68239 / ISSN 1610-563X / 32. Jahrgang · Schlütersche Verlagsgesellschaft, Hannover · € 4,–
Das unabhängige Fachmagazin für Fuhrparkbetreiber

10 · 2009

bfp fuhrpark + management

FUHRPARK.DE

Ausstellung, Vorträge, Workshops: Das Transporter-FORUM am Ring

Teure Fallen – Nicht erlaubte Privatfahrten
Carsharing – Der Fuhrpark als gemeinnütziger Verein?
Die neuen Winterreifen 2009/2010 – Marktübersicht

Nachrichten, Downloads, Filme und Infos unter: **www.fuhrpark.de**

Erste Fahreindrücke: Der neue VW T5

So viel darf das Fahrzeug kosten: Obere Mittelklasse

www.renault.de

ZEIT FÜR VERÄNDERUNG. Der neue Renault Mégane Grandtour, die schönste Verbindung von Vernunft und Vergnügen. Auf den ersten Blick ein aufregend attraktiver Kombi mit bis zu 1.595 Litern Stauraum. Auf den zweiten ein sparsamer und wirtschaftlicher Reisewagen mit dynamischem Euro-5-Motor dCi 110 FAP eco², niedrigem CO_2-Ausstoß und langen Wartungsintervallen. Mit Carminat TomTom, dem derzeit günstigsten integrierten Navigationssystem mit Kartendarstellung und Farbbildschirm, kommen Sie überall gut an, und die serienmäßige Klimaanlage sorgt für ein jederzeit angenehmes Geschäftsreiseklima.

Renault empfiehlt ERF

RENAULT

Gesamtverbrauch (l/100 km) innerorts/außerorts/kombiniert: 5,6/4,1/4,7; CO_2-Emissionen: 122 g/km, Messverfahren gem. VO (EG) 715/2007.

Liebe Leserin, lieber Leser!

Transporter am Ring

Sind Sie sicher, dass Ihre Fahrer keine Fahrerkarte brauchen, wenn sie in ihrem Crafter oder Transit unterwegs sind? Müssen sie Ruhezeiten einhalten? Sichern sie ihre Ladung richtig, und was müssen Sie beachten, wenn Sie Ihre Fahrer mit Ladung losschicken? Sind Sie mitverantwortlich, wenn durch verrutschte Ladung Schaden eintritt?

Es gibt viele Fragen, wenn es im Bereich Transporter um die Pflichten des Fuhrparkverantwortlichen und der Fahrer geht. Fragen, die auf dem ersten Transporter-FORUM von bfp fuhrpark + management beantwortet werden: In Vorträgen und Workshops verschaffen Ihnen unsere Experten Klarheit und gehen auf Ihre Probleme ein. So beschäftigt sich der Unternehmensberater Martin Peters mit den Vorgaben der Unfallverhütungsvorschriften - kurz: UVV - und der Ladungssicherung aus der Perspektive des Transporter-Fahrers und des Fuhrparkverantwortlichen. Und der Polizeibeamte, Fachbuchautor und Trainer Markus Mertens klärt über Lenk- und Ruhezeiten auf. Er wendet sich auch dem umfangreichen Thema „Digitaler Tachograf" zu. Zwischen den Vorträgen finden Erfahrungsaustausche zu den brisantesten Themen statt, bei denen Sie sich und Ihre Anliegen einbringen können.

Indes: Mit dem Vortrags- und Workshopprogramm endet das Angebot des FORUMs nicht. Nahezu alle Hersteller von Transportern aller Gewichtsklassen bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, angefangen bei der Klasse der Kastenwagen wie Renault Kangoo oder VW Caddy bis hin zu VW Crafter, Citroën Jumper oder Ford Transit, können vor Ort begutachtet und auf den Landstraßen der Eifel gefahren und getestet werden.

Und nicht zuletzt kann man sich bei den Einbauspezialisten informieren und für die Fahrzeuge des eigenen Fuhrparks vielleicht bessere und günstigere Lösungen finden. Oder in den Bereichen Werkstatt, Mobilfunk, Software und Beklebung neue und intelligente Ideen finden.

Das komplette Programm sowie die Ausstellerliste finden Sie im beiliegenden Prospekt sowie ab Seite 32. Wir sehen uns am Ring!

Hans-Joachim Mag, Chefredakteur

Inhalt

EDITORIAL 03

DER MARKT 06

Umfrage: Sabine Neumann wollte wissen, wie attraktiv Carsharing-Konzepte bei Fuhrparkverantwortlichen sind 06

Kolumne: Helmut Pätz über die Freude am Fliegen 08

„Gut unterwegs“: VW Leasing möchte seine Marktführerschaft ausbauen 10

Komplett übernommen: Der Tüv Süd ist nun alleinige Mutter der Fleet Company 10

Direktgeschäft: Lease Plan eröffnet Gebrauchtwagen-Zentrum 11

Übergabe: Der 100ste Fiat 500 für LVM 12

Kooperation: Global Automotive Service arbeitet mit Audacon zusammen 12

Transporter komplett: Branchenlösungen bei Lease Plan 12

Nachrichten/Personalien 13

FUHRPARKMANAGEMENT 14

Basis-Wissen Recht: Nicht selten dürfen Mitarbeiter mit einem Fahrzeug nach Hause fahren, das ausschließlich dienstlich genutzt werden darf. Was aber passiert, wenn der Mitarbeiter dennoch private Fahrten damit unternimmt? 14

Basis-Wissen Steuer: Auch unter dem Deckmantel eines Carsharing-Vereins lässt sich die Ein-Prozent-Regel nicht umgehen, urteilte der BFH. Detlef G.A. Juhrich rät Carsharing-Vereinen, den Fuhrpark auszulagern 16

Abschlussklausur: Teil zwei der Arbeit der „zertifizierten Fuhrparkmanagerin“ Silke Schmitz mit dem Titel „Implementierung eines Fuhrpark-Reportings“ 18

Fuhrparkportrait: Wie die Komet Group, ein württembergischer Hersteller von Präzisionswerkzeugen, sein Know-how auf das Fuhrparkmanagement überträgt 24

SERVICE 28

Recht: Kurioser Notstand - auch heftiger Stuhldrang rechtfertigt keine Geschwindigkeitsüberschreitung 28

Steuer: Fahrten zwischen Dienstwohnung und Firma sind laut dem hessischen Finanzgericht keine Dienstfahrten 29

Aktuelle Urteile 30

Fachbegriffe erläutert: Das Fuhrpark-ABC, Teil 12 31

VERANSTALTUNGEN 32

TITEL THEMA

Das erste Transporter-FORUM am 28. und 29. Oktober am Nürburgring nimmt Formen an: 46 Aussteller hatten bis 20.September ihre Teilnahme zugesagt, zudem steht das Vortrags- und Workshop-Programm fest. Informieren Sie sich auf dem beiligenden Prospekt oder ab Seite 32

AKADEMIE: Die Seminare und der „zertifizierte Fuhrparkmanager“ in 2009 35

Präzisionsarbeit
Wie ein württembergischer Hersteller von Präzisionswerkzeugen sein Know-how auf das Fuhrparkmanagement überträgt und dem hohen Kostendruck standhält – ein Portrait.

Seite 24

Gespräche und Fortbildung
Das erste Transporter-FORUM nimmt Kontur an: Neben der auf 46 angewachsene Zahl an Ausstellern steht nun auch das Vortrags- und Workshop-Programm. Und bietet Information und Wissen zu vielen Themen rund um das Management von leichten Nutzfahrzeugen.

Seite 32 und Beileger

Gut gerüstet
So langsam wird es wieder kälter – und man ahnt es schon: Bald herrschen wieder Temperaturen um den Gefrierpunkt, und man sollte auf geeigneten Reifen unterwegs sein. Elfriede Munsch hat sich unter den Neuheiten für die Wintersaison umgesehen.

Seite 36

Inhalt

Freie Werkstätten
Erfolg mit Preisvorteilen: Eine Studie hat sich der Entwicklung von Freien Werkstätten im Flottenmarkt angenommen. Wir stellen die wichtigsten Ergebnisse daraus vor.

Seite 46

Markt der Möglichkeiten
Sabine Neumann hat sich in den Sortimenten der Einbauspezialisten umgesehen und eine erfahrene Fuhrparkmanagerin befragt, wie sie sich durch den Dschungel der vielen Angebote kämpft, um das passende zu finden.

Seite 48

Marathonprüfung
Unter der Lupe: Kann man noch viel über den Audi A4 Avant schreiben, eines der beliebtesten Fuhrparkfahrzeuge? Man kann, wie unser Praxistest mit dem 2,0 TDI gezeigt hat.

Seite 58

FOKUS 36

Fit für die kalte Jahreszeit: Elfriede Munsch stellt die Reifen-Neuheiten für den Winter 2009/2010 vor 36

Umwelt: Nicht alle Fahrzeuge in der Luxusklasse sind Sprit- und CO_2-Schleudern. Es gibt mittlerweile Nobelkarossen, die weniger als acht Liter auf 100 Kilometer verbrauchen 40

Serviceheft: Mazda und Mercedes-Benz sind vorgeprescht, andere ziehen nach oder arbeiten daran. Der digitale Wartungsnachweis ist auf dem Vormarsch, bringt aber auch einige Probleme mit sich 42

Begrenzt tauglich? Günter Weigel über die Grenzen der derzeit so viel diskutierten E-Mobilität und wann wir damit rechnen können 44

Eine Studie bestätigt: Freie Werkstattnetze sind auch im Flottenmarkt auf dem Vormarsch. Vor allem mit ihren günstigen Preisen gewinnen sie Kunden 46

TRANSPORTER 48

Wer bietet welche Einrichtung und worauf soll man achten? Sabine Neumann hat sich bei den Einrichtern umgesehen und lässt eine erfahrene Fuhrparkmanagerin zu dem Thema zu Wort kommen 48

Modernisiert: Volkswagen Nutzfahrzeuge frischt den Transporter T5 sowohl als Nutzfahrzeug als auch als Pkw auf. Erste Fahreindrücke und Daten 52

Nachrichten 53

AUTO & KOSTEN 54

Weiter optimiert: BMW bringt 2010 eine noch sparsamere Version des Fuhrpark-Bestsellers 320d 54

Revolution unter der Haube: Der Alfa Romeo Mito kommt mit dem neuartigen Ottomotor „Multiair" 54

Nachgezogen: Peugeot stellt den Kompaktvan 5008 und den Bipper Tepee vor 55

Gewachsen: Subaru frischt den Legacy und den Outback auf 55

Günstig auf holprigen Wegen: Dacia Sandero Stepway 56

Sparsamer und wartungsfreundlicher: Kia Cee´d 56

Oben ohne: Auch die Cabrio-Variante des Fiat 500 ist gelungen 57

Sondermodelle 57

Praxistest: Im Kilometer-Marathon zeigte der Audi A4 Avant, warum er als Dienstwagen so beliebt ist. Das gilt auch für die von uns gefahrene Variante 2,0 TDI mit 143 PS 58

Fahrbericht: Der neue Mazda 3 polarisiert – toller Motor, unübersichtliche Bedienung 62

Fahrbericht: Mit dem Exeo hat Seat wieder einen aussichtsreichen Kandidaten für den Flottenmarkt 63

Was das Fahrzeug kosten sollte: Betriebskosten obere Mittelklasse 64

VORSCHAU/IMPRESSUM 66

„Kommt nicht in Frage“

Sabine Neumann fragte nach: „Wäre ein Carsharing-Modell für Ihr Unternehmen eine Alternative zu fest zugeteilten Dienstwagen oder dem Fahrzeugpool der Firma?“

Teil des Gehalts

„Nein, das kommt für uns nicht in Frage. Wir haben eine reine Leasingflotte. Die Fahrzeuge stehen den Mitarbeitern zu und sind häufig Teil des Gehaltes. Mehr wird auch von Konzernseite nicht gewünscht.“
Birgit Kuhnert, Schönox GmbH, Rosendahl

Nicht lukrativ

„Unsere Leasingfahrzeuge werden je nach Bedarf von unterschiedlichen Mitarbeitern genutzt. Da die Wagen für zahlreiche Aufgaben zur Verfügung stehen müssen, würden wir uns mit einem Carsharing-Modell die Flexibilität nehmen, jederzeit darauf zurückgreifen zu können. Ich denke zudem, dass ein solches Modell nicht lukrativ ist.“
Birgit Schmitz, E.B.M. GmbH & Co.KG, Osnabrück

Individuell ausgerüstet

„Wir sind eine Montagefirma. Die Kollegen haben in den Fahrzeugen ihr ganzes Werkzeug und alle Materialien, die sie bei einem Einsatz benötigen. Zum Teil nutzen sie den Wagen sogar als Lagerraum. Die Autos müssen dementsprechend individuell ausgerüstet werden können und jederzeit einsatzbereit sein. Diese Voraussetzungen kann kein Carsharing-Modell erfüllen.“
Egon Wüller, OSMO-Anlagenbau GmbH & Co. KG, Georgsmarienhütte

Absprechen

„Ein Carsharing-Modell in Anspruch zu nehmen, war bei uns noch nie eine Überlegung. Das Aufgabengebiet der Mitarbeiter macht es nicht notwendig, an unterschiedlichen Orten auf ein Auto Zugriff zu haben. Bisher sind die Dienstwagen den Mitarbeitern fest zugeordnet. Sollte doch einmal Bedarf für ein zusätzliches Fahrzeug sein, dann sprechen sich die Kollegen untereinander ab. Das funktioniert eigentlich ganz gut so.“
Christoph Möhlenhaskamp, Tierernährung GmbH & Co.KG, Visbek

Nutzen es bereits

„Wir nutzen bereits eine Art Carsharing-Modell. Es kommt des Öfteren vor, dass die Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge nicht ausreicht. Dann besorgen wir uns einen Wagen von einem Anbieter hier vor Ort. Er ist direkt bei uns um die Ecke. Das macht die Zusammenarbeit sehr flexibel und einfach. Auch wirtschaftlich ist das natürlich interessant, denn diese Lösung ist auf jeden Fall kostengünstiger, als ein eigenes, aber selten benutztes Fahrzeug auf dem Hof stehen zu haben.“
Clemens Gesenhues, Zimmerei Terhalle GmbH, Ahaus

Geliebäugelt

„Wir haben uns schon mal mit dem Thema Carsharing beschäftigt und hätten es gerne umgesetzt. Doch es funktioniert bei unserer Unternehmensstruktur nicht. 90 Prozent der Fahrzeuge werden von Außendienstmitarbeitern genutzt, die deutschlandweit unterwegs sind. Es hat sich herausgestellt, dass wir wirklich für jeden Mitarbeiter ein Fahrzeug dauerhaft benötigen und flexible Lösungen die gestellten Anforderungen nicht erfüllen können. Letztendlich vertrauen wir weiter dem altbewährten Fullsize-Leasing.“
Udo Portz, Tomra Systems GmbH, Hilden

Kein Thema

„Nein, ein Carsharing-Modell kommt bei uns überhaupt nicht in Frage. Dazu sind die Gebiete, in denen die Mitarbeiter unterwegs sein müssen, viel zu groß. Außerdem sind die Dienstwagen fest zugeordnet und auf jeden sehr individuell zugeschnitten. Die Mitarbeiter suchen sich die Autos selber aus, wählen eine Farbe und statten sie auch ganz nach dem persönlichen Bedarf aus. Daran wollen wir auf keinen Fall rütteln. Und wenn wir doch einmal Bedarf für ein weiteres Fahrzeug haben oder ein Wagen ausfällt, dann arbeiten wir mit einem Autohaus vor Ort zusammen. Dort sind wir seit Jahren Großkunde. Das geht dann alles ganz problemlos.“
Charlotte Jelen, OTC Pharma-Vertrieb GmbH, Köln

Auf Montage

„Ein derartiges Modell war noch nie eine Überlegung und wird auch nie eine sein. Die meisten unserer Fahrzeuge werden auf Montage eingesetzt. Deshalb brauche ich sie direkt hier vor Ort. Es kann sein, dass abends ein Anruf kommt, dass der Mitarbeiter am anderen Tag um fünf Uhr am Einsatzort sein muss. Das könnte mir wahrscheinlich kein Anbieter ermöglichen. Außerdem lässt sich bei uns häufig nicht planen, wie lange ein Einsatz dauert. Auch das spricht gegen eine Umstellung auf ein anders System.“
Christian Ghane, EHN GmbH, Herzlake

Nicht informiert

„Momentan kann ich mir noch nicht vorstellen, dass Carsharing-Modelle für unser Unternehmen eine geeignete Alternative sind. Allerdings habe ich mich bisher auch noch nicht wirklich mit diesem Thema beschäftigt. Vielleicht ändert sich meine Meinung noch, wenn ich mehr darüber weiß.“
Christian Frangen, Henkelhausen GmbH & Co. KG, Krefeld

Viel Fahrspaß, wenig Verbrauch.

Die Opel Insignia ecoFLEX-Spritsparmodelle.

ecoFLEX

Die Opel Insignia 2.0 CDTI ecoFLEX Limousine und Sports Tourer bestechen nicht nur durch ihr faszinierendes Design und jede Menge Fahrspaß. Genauso beeindruckend sind ihr besonders wirtschaftlicher Durchschnittsverbrauch (5,2 bzw. 5,3 l Diesel/100 km) sowie der umweltfreundliche CO_2-Ausstoß (136 bzw. 139 g CO_2/km). Ausgewählte Großkunden erhalten die ecoFLEX-Varianten ohne Aufpreis zum normalen 2.0 CDTI. Alles in allem: der ideale Firmenwagen für Ihren Fuhrpark.

www.flottenloesungen.de

OPEL

Wir leben Autos.

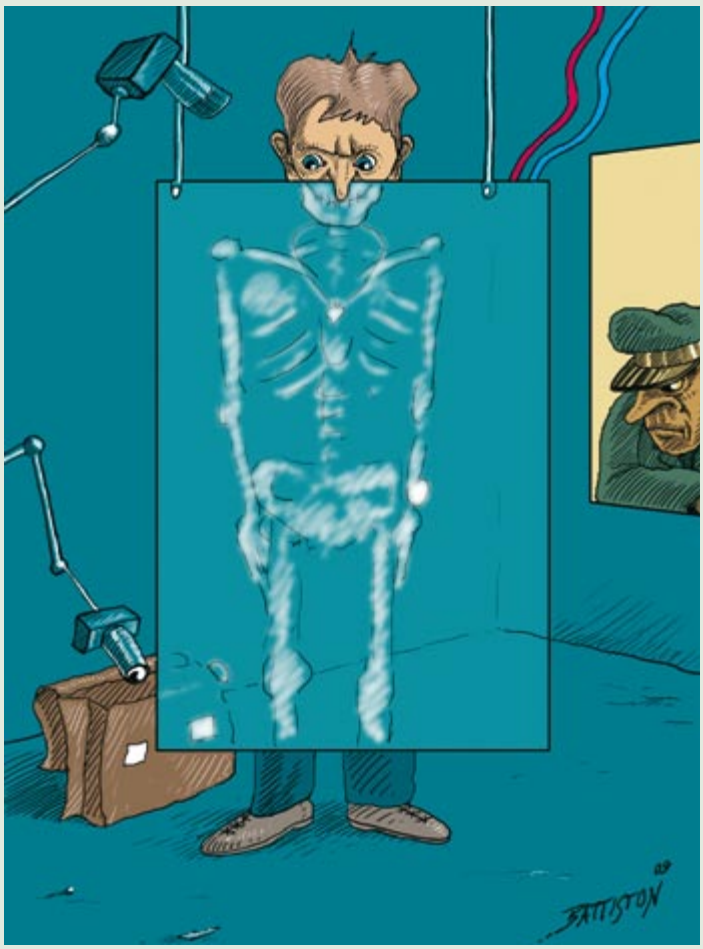
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2–11,7 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 136–274 g/km (gemäß 1999/100/EG).

Die Kolumne

HELMUT PÄTZ ZUR FUHRPARKLAGE:

Fliegen als Alternative zum Dienstwagen?

Die Urlaubszeit ist vorbei und der normale Alltag schleicht sich wieder ein. Auf den Autobahnen herrscht wieder das allgemeine Chaos. Die belebende Abwechselung zwischen beruhigenden Staus und sich gegenseitig jagenden Dienstwagenfahrern gehört wieder zum Alltag. Die privaten Urlaubsschleicher mit Mutti am Steuer und den Kindern auf der Rückbank sind wieder die Ausnahme, und somit ist auch aktiv die Unfallgefahr wieder gesunken. Doch für längere Strecken so ab 300 Kilometer werden zeitoptimierte Reisemöglichkeiten gesucht. Also betrachten wir heute als Alternative mal das Fliegen. Denn fliegen ist seit Jahren, wenn man klug bucht, zumeist günstiger als die Bahnfahrt. Also für ein paar Strecken flugs ein paar Flüge gebucht. Schon die Anreise zum Flughafen Frankfurt gestaltet sich als Abenteuer, denn wer nicht weiß, welches Parkhaus sich in der Nähe der Abflughalle befindet, läuft sich später einen Wolf. Also abgetaucht in das Parkhaus und nach 15 Minuten Rotieren zwischen lauter Baustellen endlich einen geeigneten Parkplatz gefunden. Nun hin zum Einchecktermin al. Ohne Kreditkarte läuft beim Einchecken nichts mehr. Das nennt sich dann Etix-Fliegen. Jetzt noch durch die Sicherheitskontrolle und wir können gemütlich unser Gate suchen.



Falsch gedacht!

Denn die Sicherheitskontrolle kostet mindestens 15 Minuten des Lebens, obwohl ich nicht nach New York will, sondern nur von Frankfurt nach Hannover. Der nicht gerade freundliche und schon gar nicht höfliche Mitarbeiter der Sicherheitskontrolle macht mir jetzt erst einmal klar, dass von mir ein mittlerer Striptease verlangt wird. Also Schuhe aus, Gürtel aus der Hose, Armbanduhr vom Handgelenk, Laptop in einen separaten Kasten. Nun geht es durch die Schleuse. Sie piept. Nun kommt eine Körperuntersuchung der ganz speziellen Art, die entwürdigender nicht sein könnte. Dabei ist der Griff in den vorderen Teil meiner Hose die Krönung. Ich denke so bei mir, wenn dieser Vorgang in einem Büro passieren würde, würde dies jederzeit eine fristlose Kündigung rechtfertigen.

Alles okay. Ich darf mich wieder anziehen. Nein, nicht alles ist okay! In meinem Aktenkoffer findet eine Kollegin des Sicherheitsmitarbeiters ein Einwegfeuerzeug. Dieses wird mit dem Hinweis, dieses sein ein verbotener Brandbeschleuniger sofort einkassiert und entsorgt. Im Geiste sehe ich mich schon in Hannover vor dem Flughafen um Feuer betteln. Nach gut 60 Minuten seit meiner Ankunft am Flughafen bin ich nun endlich am Gate. Pünktlich startet die Maschine und nur 30 Minuten später lande ich nach einem wunderschönen Flug in Hannover. Unter den scharfen Blicken von Sicherheitsmitarbeitern geht es durch einen Ausgangsschleuse. Endlich stehe ich mit 15 bis 18 anderen Fluggästen vor dem Terminal, die alle gern eine Zigarette rauchen würden. Zur Hilfe kommt uns ein Taxifahrer mit einem Einwegfeuerzeug, der selbst eine Zigarette rauchen möchte. Ich jedoch bin von dem ganzen Sicherheitszirkus genauso genervt wie nach einer dreistündigen Autofahrt.

Erleben Sie jetzt die neueste Generation ganzheitlichen Fuhrparkmanagements!

FleetCompetence bietet Ihnen das entscheidende „Mehr“ an Spielraum: Mehr Mobilität durch die „Europa Tank & Service Karte Bonus“. Mehr Transparenz durch unser Online-Reporting-Tool „fleetCARS“. Mehr Sicherheit durch die „Elektronische Führerscheinkontrolle“.

Drei starke Service-Module in einem Paket, mit denen Ihr Fuhrpark sicher in Bewegung bleibt!
www.vw-leasing-fleet.de

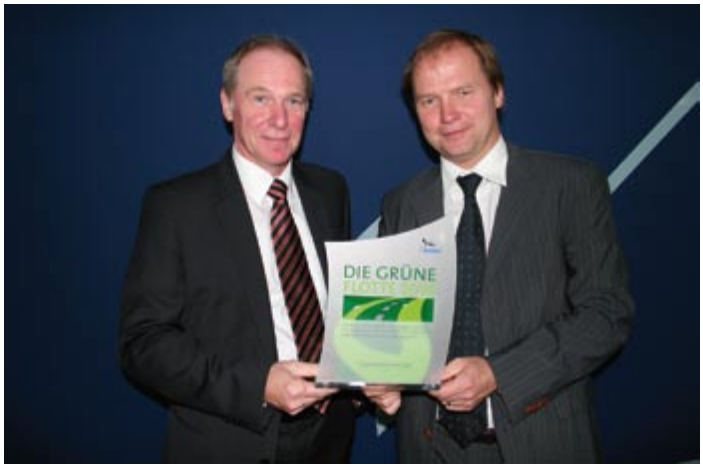
Awards
’06 – ’09

– Zeitschrift Autoflotte: „Beste Leasinggesellschaft“ – 2006, 2007, 2008 und 2009
– Zeitschrift Firmenauto: „Beste Marke, Leasinganbieter“ – 2007, 2008 und 2009
– Zeitschrift Flottenmanagement: „Erfolgreichster Leasinganbieter“ – 2007

VOLKSWAGEN LEASING
GMBH

„Sehr hohe Dynamik“

VW Leasing möchte Marktführerschaft mit Wachstumsstrategie ausbauen.



Frank Kückelhahn (links) und Lars-Henner Santelmann von Volkswagen Leasing stellen den neuen Preis „Die grüne Flotte“ vor.

„Wir sind gut unterwegs, aber das wird uns noch die nächsten drei bis fünf Jahre beschäftigen“ skizzierte Lars-Henner Santelmann die aktuellen Projekte bei Volkswagen Leasing. Der Sprecher der Geschäftsführung gab bei einem Pressetermin am Rande der IAA in Frankfurt einen Einblick in die Situation bei den Wolfsburger Fuhrparkexperten. Dabei konnte Santelmann nicht umhin, zunächst auf die Auswirkungen der Krise einzugehen: „Wir haben – unterstützt durch die Abwrackprämie – in den letzten Monaten ein Revival des Privatkunden erlebt“, so Santelmann. Dem gegenüber stünde ein deutlicher Einbruch des Flottenmarktes von 17,8 Prozent. Schon für das kommende Jahr rechne man bei VW mit den „genau umgekehrten Vorzeichen, was die Entwicklung von privaten und gewerblichen Verkäufen angeht“. VW Leasing habe im Bereich Großkunden gegen den gesamtwirtschaftlichen Trend ein Plus von 13,4 Prozent bei den Vertragszugängen erzielt. „Damit haben wir unsere Marktführerschaft deutlich ausgebaut“, so Santelmann. Besonders freue er sich darüber, dass diverse Full-service-Angebote zunehmend von den Kunden in Anspruch genommen würden, wie etwa das Paket „Wartung und Verschleiß“.

Fünf Säulen

Dass man sich auch als Marktführer nicht zurücklehnen möchte, zeigt die „Wachstumsstrategie“, der man bei VW Leasing derzeit folge. Sie ruht auf fünf Säulen. Da wäre zunächst die Stärkung des Leasinggeschäftes durch besondere Leasingangebote für flottenrelevante Fahrzeuge, wie etwa den Audi A5 Sportback, den Seat Exeo oder VW Golf und Polo. Zudem soll ein Paket aus Leasingaktion und dem Service „Wartung und Verschleiß“ geschnürt werden.

Als zweite Säule nannte Santelmann das Restwert- und Gebrauchtwagenmanagement. So soll ein neues Restwertabsicherungsmodell für Händler implementiert werden.

Die dritte Säule sieht den Ausbau von Dienstleistungen und Fuhrparkmanagement vor. So wird VW Leasing Reifenservice anbieten und mit „Kasko-Depot“ eine Alternative zu klassischen Kaskoversicherung einführen.

Als vierter Punkt möchte man sich Sonderzielgruppen, wie zum Beispiel Behörden, Pflegediensten, Fahrschulen oder Taxiunternehmen stärker mit besonderen Angeboten widmen. Dies wird auch eine kostenlose Tankkarte beinhalten und ein Aktionsprogramm für Selbstständige sowie kleine und mittelständische Unternehmen. Die fünfte Säule soll eine verstärkte Ausrichtung auf weitere europäische Märkte darstellen, zunächst bezieht sich dies auf Spanien, Frankreich und die Schweiz.

Anschließend stellte Santelmann gemeinsam mit Frank Kückelhahn einen neuen Preis vor, den VW Leasing von kommendem Jahr an jährlich verleihen möchte. Mit „Die grüne Flotte“ soll jeweils das Unternehmen ausgezeichnet werden, das in seinem Fuhrpark die größte Einsparung des CO_2-Ausstoßes realisieren kann. Einen Betrag in Höhe des ersparten CO_2- soll an den Nabu gespendet werden, der damit den Schutz der Moore vorantreiben möchte.

.....Frank Jung

Tüv Süd übernimmt Fleet Company komplett

Horst Schneider
Sprecher der Geschäftsführung
Tüv Süd Auto Service

Die Tüv Süd Auto Service hat den 60-Prozent-Anteils am Flottenmanagement-Unternehmen Fleet Company von seinem bisherigen Partner GE Auto Service Leasing GmbH übernommen. Auch nach der vollständigen Übernahme werden die Geschäfte der Fleet Company von Roland Vogt und Thilo von Ulmenstein geleitet, wie das Unternehmen mitteilt.

Die Fleet Company wurde 1999 von Tüv Süd und der Leasinggesellschaft GE Auto Service Leasing GmbH gegründet. Das Geschäftsmodell der Fleet Company besteht darin, einzelne oder sämtliche Aktivitäten des Fahrzeugmanagements von mittleren und größeren Fahrzeugflotten mit hochprofessionellen Lösungen zu unterstützen. Neben Fuhrparkmanagementdienstleistungen bietet die Fleet Company Beratungs- und Reportingdienstleistungen. Aktuell verwaltet die Fleet Company einen Fahrzeugbestand von rund 35.000 Fahrzeugen, das Unternehmen beschäftigt 45 Mitarbeiter.

Die GE Auto Service Leasing GmbH, ein Unternehmen der GE Capital Germany Gruppe, bietet weiterhin unter der Marke ASL Full-Service-Leistungen im Bereich des Flottenmanagements an. In der Übernahme der Anteile, die nach Freigabe durch das Bundeskartellamt wirksam wird, sieht Tüv Süd Auto Service einen wichtigen Schritt in der Stärkung seiner Geschäftsaktivitäten im Bereich Flottenmanagement. Über den Kaufpreis vereinbarten beide Unternehmen Stillschweigen.

„Wir sehen im Flottengeschäft erhebliches Marktpotenzial für die Zukunft. Unter dem Namen Tüv Süd kann sich die Fleet Company besser als bisher als unabhängiges Unternehmen für Flottenmanagement positionieren“, unterstreicht Horst Schneider, Sprecher der Geschäftsführung Tüv Süd Auto Service.

Verkauf an privat

Lease Plan eröffnet Gebrauchtwagen-Zentrum.

Die Lease Plan Deutschland hat in Neuss ihr erstes Gebrauchtwagen-Zentrum eröffnet. Auf 4.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche in der Hammer Landstraße 47-49 präsentiert das Fullservice-Leasingunternehmen ab sofort ständig 200 Fahrzeuge aus dem Bestand ihrer Leasingrückläufer interessierten Privatkäufern sowie Gebrauchtwagenhändlern aus dem In- und Ausland.

Die Fahrzeuge haben in Neuss eine maximale Standzeit von 20 Tagen, jede Woche werden 100 Neuzugänge erwartet. Damit treffen Kaufinteressierte jederzeit auf neue attraktive Angebote. Das Zentrum ist montags bis freitags von 9.00 bis 18.30 Uhr und samstags von 9.00 bis 14.00 Uhr für Besichtigung, Beratung und Verkauf geöffnet. Außerdem steht der Schauraum Besuchern auch sonntags von 10.00 bis 16.00 Uhr für Fahrzeugbesichtigungen offen. Einen stets aktuellen Überblick über das Angebot des Zentrums liefert die Internetseite www.leaseplan-outlet.de.

Die Gebrauchtwagen stammen ausschließlich aus dem Leasingbestand von Lease Plan, so das Unternehmen. Es handele sich ausschließlich um regelmäßig gewartete Fahrzeuge, für die man ein Jahr Garantie übernimmt. Bei einem Bestand von mehr als 86.000 Leasingfahrzeugen verkauft das Unternehmen daher jährlich über 16.000 Gebrauchtwagen. Knapp 80 Prozent dieser Leasingrückläufer werden über geschlossene Online-Auktionen an große Gebrauchtwagenhändler im In- und Ausland vermarktet.

Der Anteil der Privatverkäufe war dementsprechend bisher eher gering. Der Gebrauchtwagenverkauf an Privatpersonen soll nun stark ausgebaut werden. Dieter Jacobs, Geschäftsleitung Fuhrparkmanagement der Lease Plan Deutschland GmbH: „Wir haben das Gebrauchtwagen-Verkaufszentrum eröffnet, um die Restwerte unserer Leasingfahrzeuge langfristig zu stabilisieren. Für die Region können wir mit unserem Gebrauchtwagen-Verkaufszentrum Qualität, Sicherheit und ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis beim Kauf eines Gebrauchtwagens bieten."

Aktuelle Nachrichten, Downloads, Filme und Interviews als Ergänzung zum monatlichen Heft finden Sie unter:

www.fuhrpark.de

COMMERZ REAL
Autoleasing

Real Estate | Assets | Leasing

Aus Hansa Automobil Leasing wird Commerz Real Autoleasing

Commerz Real Autoleasing - ein neuer Name für bewährte Leistungen. Darin verbindet sich die langjährige Expertise der Hansa Automobil Leasing mit der Zugehörigkeit zum führenden Bankkonzern für den deutschen Mittelstand. Als professioneller Fuhrparkdienstleister ist die Commerz Real Autoleasing der ideale Partner für die Beschaffung, Finanzierung und Verwaltung Ihrer Fahrzeuge.

www.commerzreal.com/auto

COMMERZ REAL
Commerzbank Gruppe

Der 100. Fiat 500 für LVM

Gundstein für strategische Partnerschaft.

Die Übergabe vollzogen: Robert Baresel, Vorstandsvorsitzender LVM Versicherungen, Bertram Gläser, LVM Vertrauensmann aus Lößnitz und Frank Matzerath, Key Account Manager Fiat Group (von links).

Ende August 2009 übergab die Fiat Group Automobiles Germany AG in Münster den 100. Fiat 500 an die Werbeflotte der LVM Versicherungen. Diese Fiat-Fahrzeugflotte ist der Grundstein für eine strategische Partnerschaft zwischen LVM und Fiat, die in der Zukunft weiter ausgebaut werden soll. Das Besondere: aufgebaut wurde diese beeindruckende Flotte in nur einem Jahr.

Der Fiat 500 passe ideal zum Außenauftritt des LVM-Konzerns. Ausschlaggebend für die Anschaffung der Flotte mit nunmehr 100 Exemplaren des Turiner Erfolgsmodells waren aus Sicht von Thomas Büchel, Abteilungsleiter Außenorganisation der LVM Versicherungen, gleich eine Vielzahl an Gründen: „Der Fiat 500 ist nach wie vor im täglichen Straßenverkehr ein echter Blickfang. Das Kultauto fällt auf, hat ein freundliches Design und ein entsprechend positiv besetztes Image in der Öffentlichkeit."

Letztendlich unterstützten aber auch rein betriebswirtschaftliche Argumente die Investition, die im Falle des Fiat 500 eine hervorragende Kosten-Gegenwert-Relation aus Sicht des LVM ergaben. Hinzu komme als weiteres Argument die umfangreiche Serienausstattung der gewählten Fiat 500 Version Lounge.

Kooperation für Freien Service

Global Automotive Service und Audacon arbeiten zusammen.

Stellvertretend für ihre Unternehmen unterzeichneten Andreas Brodhage (Geschäftsführer G.A.S./links) und Gerald L. Caneva (Projektmanager Audacon AG) den Vertrag.

Mit Wirkung zum 9. September haben die Global Automotive Service GmbH (G.A.S.), eine Schwesterfirma der Coparts Autoteile GmbH, und die Audacon AG eine Kooperationsvereinbarung über eine Zusammenarbeit im Bereich Leasing- und Flottengeschäft unterzeichnet.

Im Rahmen dieser Kooperation können Flotten- und Leasinggesellschaften ab sofort das markenübergreifende Dienstleistungsangebot von über 800 qualifizierten Freien Werkstätten nutzen. Die Steuerung der Fahrzeuge in die entsprechenden Werkstätten sowie die Belieferung mit Teilen wird komplett über die G.A.S. abgewickelt. Als Informationsspezialist stellt Audacon gemeinsam mit der G.A.S. ein Onlineportal zur Verfügung, mit dem die anfallenden Arbeiten rund um Service, Wartung und Verschleiß standardisiert und für jeden Auftraggeber/Nutzer des Angebotes nachvollziehbar abgebildet werden können.

Durch dieses Fullservice-Angebot einschließlich der operativen Prozessabwicklung sowie im Bereich der technischen Daten und mit einer zentralen Rechnungsstellung verfüge die noch junge Kooperation über ein Alleinstellungsmerkmal bei der Betreuung von Flotten, Fuhrparks und Leasinggesellschaften, heißt es. Über das ständig weiterqualifizierte und ausgebaute Netzwerk können Service- und Verschleißarbeiten, Reparaturen, sowie alle Arbeiten der Bereiche Autoglas, Autogas, Unfallschaden sowie Räder und Reifen ausgeführt werden.

Ein Insignia für die Bundeswehr

Jubiläum bei der Bundeswehr-Flotte: Das 75.000ste Fahrzeug ist ein Opel Insignia Ecoflex. Auf seiner Sommerreise machte Bundesverteidigungsminister Dr. Franz Josef Jung (Mitte) heute im Mobilitätscenter der Bw Fuhrpark-Service in der Infanterieschule Hammelburg Station. Dort übergab ihm Michael Klaus (links), Exekutiv Direktor Vertrieb, Marketing und Aftersales, die besonders umweltfreundliche Variante des neuen Opel-Flaggschiffs. Mit 118 kW (160 PS) starkem 2,0-Liter-Turbodieselmotor begnügt sich die 221 km/h schnelle Limousine mit 5,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer und emittiert 136 Gramm CO2. Rund 50 weitere Insignia sollen in den kommenden Monaten den Bundeswehr-Fuhrpark ergänzen.

Seit 2002 hat Bw Fuhrpark-Service über 10.000 Opel-Fahrzeuge für die Bundeswehr in Empfang genommen. Beliebtestes Modell ist dabei der Astra Caravan. Die Autos werden stets den spezifischen Anforderungen angepasst – ob als Blaulichtfahrzeuge mit Funkgerät für die Militärpolizei oder als Flugfeldfahrzeuge. „Wir legen besonderen Wert darauf, dass der neue Fuhrpark-Zuwachs auch nach ökologischen Gesichtspunkten ausgewählt wird – und da passt das breite Spektrum der Ecoflex-Modelle von Opel gut in unser Profil", erläutert Rolf Lübke, Geschäftsführer Einkauf und Marketing der Bw Fuhrpark-Service GmbH.

Wird die Versicherung teurer?

Für viele Fuhrparkbetreiber könnte bald ein Bereich teurer werden, den viele nicht auf der Rechnung hatten: die Versicherung. Der Versicherer Allianz unternimmt nach einem Bericht von „Handelsblatt online“ einen weiteren Anlauf zur Sanierung des verlustreichen Firmenkundengeschäfts mit Autoflotten. Der größte deutsche Autoversicherer kämpfe gegen Verluste im Kfz-Geschäft mit strengeren Regeln für Vertreter und einem neuen Prämien-Modell, heißt es.

Ab 1. September gelten nach Informationen des „Handelsblatts“ für die rund 10.000 Allianz-Agenten und rund 35.000 nebenberuflichen Vertreter in Deutschland deshalb strengere Regeln für ihre Arbeit. Der größte deutsche Fahrzeugversicherer will vor allem Prämien für Busunternehmen, das Kfz-Gewerbe und die Landwirtschaft anheben. Konkurrent Zurich schätzt die kombinierte Schaden- und Kostenquote im Flottenmarkt für 2008 auf rund 110 Prozent.

Neue Kunden gewonnen

Matthias Gauglitz
DAD-Geschäftsführer

Der DAD Deutscher Auto Dienst mit Sitz in Ahrensburg bei Hamburg fährt weiter auf Erfolgskurs. Seit Jahresbeginn wurden nach Angaben des Unternehmens gleich mehrere neue Verträge geschlossen, unter anderem mit der Avis Autovermietung GmbH & Co. KG, Volvo Financial Services GmbH, Renault Trucks Financial Services GmbH, Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG, GMAC Bank GmbH sowie der Europa Service Autovermietung AG. „Die Kunden reflektieren insbesondere auf unsere neuen Produkte und die Ergebnisse unser umfangreichen IT-Investitionen zur Automatisierung der Logistikprozesse“, so DAD-Geschäftsführer Matthias Gauglitz.

Die DAD Deutscher Auto Dienst GmbH bietet in enger Zusammenarbeit mit ihrer Muttergesellschaft, der Christoph Kroschke AG, ein ganzheitliches, IT-gestütztes Prozess- und Dokumentenmanagement rund um die Ein- und Aussteuerung von Fahrzeugbeständen an.

Branchenlösungen im Transporterbereich

Lease Plan bietet als erste markenunabhängige Fuhrparkmanagementgesellschaft gemeinsam mit den Herstellern Renault und Fiat komplett ausgestattete Branchenlösungen im Transporterbereich. Speziell für das Handwerk, die Elektriker- und die Sanitärbranche wurden hierfür der Renault Trafic, Renault Kangoo, der Fiat Doblo, Fiat Scudo und der Fiat Ducato bereits mit den passenden Einbauten versehen.

Für Lease-Plan-Kunden ergebe sich dadurch ein Preisvorteil von bis zu 6.000 Euro. Sie können die vorkonfigurierten Fahrzeuge im Lease-Plan-eigenen Online-Kalkulationsprogramm e-Manager leicht selbst kalkulieren und bestellen. Außerdem sei es ab sofort möglich, auch individuelle Einbauten für Transporter online im e-Manager zu kalkulieren. Hierzu stelle Lease Plan in Zusammenarbeit mit Sortimo eine Auswahl an Standardeinbauten zur Verfügung. Diese sind mit entsprechenden Bildern, Stücklisten und Gewichtsangaben im e-Manager hinterlegt.

Diese Einbauten wurden in Zusammenarbeit mit Sortimo für den multifunktionalen Einsatz konzipiert. Außerdem wurde im e-Manager die Möglichkeit geschaffen, individuelle Anfragen direkt an den Sortimo zu richten. Von dort erhalte der Kunde eine CAD-Zeichnung, Stückliste und Gewichtsangaben.

PERSONALIEN

Thomas Witzel (Foto) ist mit Wirkung zum 1. September 2009 als Mitglied der Geschäftsleitung der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland (MBVD) verantwortlich für den Vertrieb Lkw Mercedes-Benz und Mitsubishi Fuso im deutschen Markt. Er tritt die Nachfolge von **Andreas Burkhart** an, der als Leiter Vertrieb und Marketing Transporter weltweit in die Konzernzentrale nach Stuttgart wechselt. Der 52-jährige Witzel war unter anderem als Leiter des Bereiches Internationale Großflotten tätig. Zuletzt hatte er seit 2007 die Verantwortung für den Bereich Sales und Marketing Vans und Trucks für die Gebiete Afrika, Asien, Mittlerer Osten, Zentral- und Osteuropa.

Zum 1. August 2009 hat **Bodo Schmid** (37, Foto) die Leitung des Bereichs Vertrieb & Marketing beim Fahrzeugsitzhersteller Recaro übernommen. Er tritt damit die Nachfolge von **Claus Scheufele** an, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verließ.

Thomas Bauch (46) übernimmt am 1. Oktober 2009 die Geschäftsführung der Peugeot Deutschland GmbH (PDG) in Saarbrücken.
Olivier Dardart (50), der seit Mai 2006 die Geschicke der Löwenmarke in Deutschland als Geschäftsführer leitete, übernimmt neue Aufgaben bei Automobiles Peugeot in Paris. Er steuert dort zukünftig die Vertriebsgeschäfte für Nord- und Osteuropa. Der neue PDG-Geschäftsführer Thomas Bauch verfügt über insgesamt 28 Jahre Erfahrung in der Automobilwirtschaft – im operativen Geschäft ebenso wie als Unternehmehmensberater im Bereich Automotive. Zuletzt war er bei Opel als Direktor Verkauf und Marketing für das europäische Nfz-Geschäft verantwortlich.

Frank Thomas Dietz (47, Foto) übernimmt am 2. November 2009 die Direktion Marketing und Markenmanagement der Peugeot Deutschland GmbH. Er folgt in dieser Funktion Marketingdirektor **Oliver Kurtz** (44), der bereits seit Mai die neue Direktion Businesskunden leitet. Dietz ist seit über 20 Jahren in der Automobilindustrie tätig. Zuletzt war er als Geschäftsführer und Managing Director der Fiat Group-Divisionen Teamsys sowie FIDIS Rent eingesetzt und hatte zuvor mehrere Jahre das Fiat-Pkw-Marketing geleitet. Zwischen 1986 und 2006 war Dietz in verschiedenen nationalen und internationalen Funktionen bei Opel, Saab und General Motors tätig.

Dr. Joachim Schmidt (61), derzeit Leiter Vertrieb Central/Eastern Europe, Africa & Asia, übernimmt zum 1. Oktober 2009 die Funktion des Leiters Mercedes-Benz Cars Vertrieb und Marketing sowie der Vertriebsgesellschaften weltweit. Er wird damit Nachfolger von **Dr. Klaus Maier**, der sich aus persönlichen Gründen entschlossen hat, seinen Vertrag nicht mehr zu verlängern.

„Risikoabschlag möglich“

Mit „Alpha Accident Management“ und „Alpha Cover“ kombiniert der Fullservice-Leasinganbieter Alphabet zwei bereits seit mehreren Jahren etablierte Produkte aus den Bereichen Schaden- und Versicherungsmanagement. Eine ganzheitliche Schadenabwicklung braucht vor allem zwei Dinge: eine transparente Abwicklung und eine effektive Versicherung. Mit der Verknüpfung der beiden Tools ermöglicht Alphabet nach eigenen Angaben eine nachhaltige Kostenreduktion bei der Versicherungspolice sowie eine umfassende Entlastung bei der Prozessabwicklung.

Alpha Accident Management regele die komplette Schadenabwicklung von der Schadenaufnahme per Hotline bis zum Abschluss des Schadenfalls. Durch die Kombination mit Alpha Cover könne der Kunde zudem aktiv auf die Höhe seiner Kaskoprämie Einfluss nehmen.

Vorsicht Fallen!

Das kann teuer werden: Privatfahrten mit nur dienstlich zu nutzenden Fahrzeugen.

Die Überlassung von Firmenfahrzeugen an Mitarbeiter auf vertraglicher Grundlage gehört heute im Fuhrpark zum Standard – so glaubt man. In vielfältiger Form werden Dienstfahrzeugüberlassungsverträge geschlossen und/oder Dienstwagenrichtlinien an Mitarbeiter verteilt. Diese Dokumente legen dann fest, unter welchen Voraussetzungen der Firmenwagen genutzt werden darf.

Neben diesen vertraglichen Vereinbarungen existiert jedoch eine Grauzone erheblichen Ausmaßes, wenn es nicht um Dienstwagen mit ausdrücklich erklärter Privatnutzungsmöglichkeit geht, sondern es sich um Pool- oder Servicefahrzeuge handelt.

> Hatte das Unternehmen allerdings stillschweigend solche Privatfahrten geduldet, durfte der Fahrer davon ausgehen, dass Privatfahrten gestattet sind

Nutzt ein Mitarbeiter solche Fahrzeuge des Arbeitgebers, sucht man häufig vergebens nach einer schriftlichen Vereinbarung im Unternehmen. Jedoch auch hier liegen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer viele Risiken verborgen, die mit einer schriftlichen Regelung vermieden werden könnten.

Pool- oder Servicefahrzeuge werden von Unternehmen meist nur zur ausschließlich dienstlichen Nutzung am Mitarbeiter herausgegeben. Es handelt sich dann um ein reines Arbeitsmittel, an dem ein Arbeitnehmer kein Besitzrecht hat. Er muss jederzeit auf Verlangen das Fahrzeug entschädigungslos seinem Arbeitgeber wieder herausgeben. Kommt der Mitarbeiter dem nicht nach, muss er seinem Arbeitgeber Nutzungs- und Schadensersatz leisten.

Eigendynamik

Im Laufe der Zeit entwickelt sich jedoch in vielen Fuhrparks eine Eigendynamik für solche Fahrzeuge. Häufig beginnt es damit, dass ein Fahrzeugnutzer bittet, den Wagen bereits am Vortag einer Dienstreise mit nach Hause nehmen zu dürfen. Oder die dienstliche Nutzung des Firmenfahrzeugs beginnt an einem Montagmorgen und der Fahrer möchte vermeiden, extra zur Abholung morgens noch einmal in die Firma zu müssen. Also wird der Pkw gleich am Freitag über das Wochenende mitgenommen.

Fuhrparkverwaltung wie auch Unternehmensleitung sind sich dabei durchaus bewusst, dass der Firmenwagen in diesem Zeitraum möglicherweise auch für Privatfahrten eingesetzt wird. Und hier fangen die Probleme an. Es ist heute immer noch nicht üblich, bei Ausgabe solcher Firmenwagen dem Fahrzeugnutzer eine schriftliche Anweisung auszuhändigen, in welchem Umfang ein solches Fahrzeug genutzt werden darf. Noch seltener findet man ein vom Arbeitnehmer unterzeichnetes Dokument, in dem er sich verpflichtet, das Firmenfahrzeug nur zu Dienstzwecken zu nutzen. Selbst wenn solche Schriftstücke existieren, wird sich vielfach nicht danach gerichtet. Eine konkrete Überprüfung durch das Unternehmen, ob der Mitarbeiter sich auch an die vereinbarten Vorgaben hält, erfolgt nicht.

Teurer Transporter

Die betroffenen Parteien lassen hierbei meist aus Unkenntnis unbeachtet, dass die geduldete Privatnutzung – auch nur für einen Abend oder ein Wochenende – als privater Nutzungsvorteil gilt und entsprechend zu versteuern ist. Da kann der für das Wochenende ausgeliehene Transporter aus dem Fuhrpark für den privaten Umzug schnell wesentlich teurer werden als ein gleichwertiges Fahrzeug bei einer Mietwagenfirma. Kann später nicht mehr rekonstruiert werden, wer wann das Fahrzeug privat genutzt hat, haftet für die Versteuerung dieser privaten Nutzung das Unternehmen.

Neben diesen Aspekten liegen weitere Fallstricke für den Mitarbeiter wie auch das Unternehmen in der Haftung, wenn es zu einem Schaden am Fahrzeug kommt. Ist vom Arbeitgeber nur die dienstliche Nutzung gestattet und nimmt der Fahrer den-

noch Privatfahrten mit einem Pool- oder Servicefahrzeug vor, verletzt der Mitarbeiter in erheblichem Maße seine arbeitsvertraglichen Pflichten.

Stillschweigende Duldung

Unabhängig vom Grad seines Verschuldens am Entstehen des Schadens, haftet er seinem Arbeitgeber gegenüber in voller Höhe. Die Beschränkungen im Rahmen des innerbetrieblichen Schadensausgleichs kommen ihm bei einer solchen Privatfahrt nicht zu Gute. Hatte das Unternehmen allerdings stillschweigend solche Privatfahrten geduldet, also trotz Kenntnis nicht eingegriffen, durfte der Fahrer davon ausgehen, dass Privatfahrten gestattet sind.

Zwar haftet ein Dienstwagennutzer, dem vertraglich die private Nutzungsmöglichkeit eingeräumt wurde, zunächst unabhängig vom Grad des Verschuldens ebenfalls für den Schaden. Es ist in der Rechtsprechung jedoch anerkannt, dass sich ein Dienstwagenfahrer darauf verlassen kann, dass solche Dienstwagen Vollkasko versichert sind und dadurch das Haftungsrisiko eingeschränkt ist. Schließt der Arbeitgeber aus wirtschaftlichen Erwägungen eine solche Versicherung nicht ab, wird er dennoch so behandelt. Der Mitarbeiter haftet in diesen Fällen nur bis zur Höhe einer fiktiven Selbstbeteiligung, also meist 500 Euro sowie den Kosten der Prämienhochstufung.

> Aus der stillschweigenden Gewährung von Privatfahrten mit Fahrzeugen, die dafür eigentlich nicht vorgesehen sind, kann sich ein teures Nachspiel ergeben

Auf diese Haftungseinschränkungen kann sich der Nutzer von Pool- oder Servicefahrzeugen ebenfalls berufen, sofern Privatfahrten vom Unternehmen stillschweigend geduldet wurden. Den Löwenanteil des Schadens muss dann das Unternehmen selbst tragen. Aus der stillschweigenden Gewährung von Privatfahrten mit Fahrzeugen, die dafür eigentlich nicht vorgesehen sind, kann sich dann ein teures Nachspiel ergeben.

Ausnahme Rufbereitschaft

Etwas anderes gilt, wenn ein Fahrzeug aus dem Fuhrpark für eine Rufbereitschaft zum Einsatz kommt. Solche Fahrzeuge müssen in der Regel Tag und Nacht, wie auch am Wochenende, zur Verfügung stehen. Ist der sofortige Einsatz nach Abruf mit einem solchen Fahrzeug vorgesehen, ist die gesamte Nutzungsdauer betrieblich veranlasst, also auch wenn zwischendurch Besorgungen vorgenommen werden oder das Fahrzeug zum Restaurant mitgenommen wird.

Eine von der Rufbereitschaft getrennte Privatnutzung liegt dann nicht vor. Jedoch auch hier kann es Ausnahmen geben. Ist der Mitarbeiter arbeitsvertraglich verpflichtet, sich während der Rufbereitschaft nur innerhalb eines bestimmten Radius zu bewegen und das Fahrzeug nur für einen konkreten Einsatz zu nutzen, kann ihm untersagt werden, den Firmenwagen anderweitig einzusetzen. Er muss in diesem Fall sicherstellen, das Einsatzfahrzeug schnellstmöglich zu erreichen.

Es ist dringend zu empfehlen, jede Art von Fahrzeugnutzung in einem Fuhrpark auf eine schriftliche Grundlage zu stellen. Dort ist konkret festzulegen, in welchem Umfang ein Mitarbeiter das Fahrzeug verwenden darf. Diese Regeln sind dann aber auch einzuhalten – und zwar von beiden Seiten.

Dr. Katja Löhr-Müller

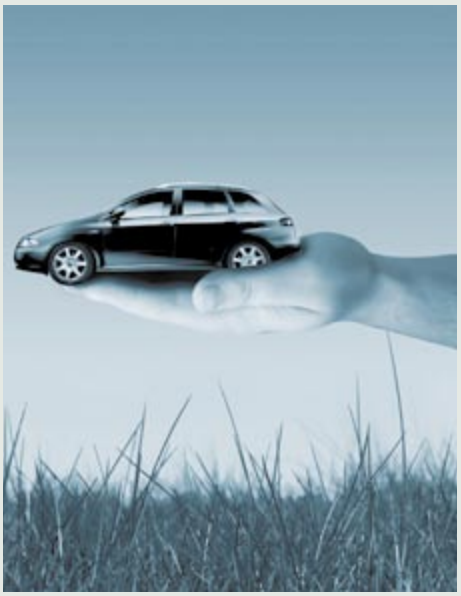
Kruse+Company
Wir sorgen für effiziente Verbindungen.
* 6 Cent/Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend
Driver Fleet Solution.

Wenn es um Reifenservice geht, haben wir für Sie die passende Lösung.

- Gezielte Auswahl professioneller Service-Partner
- Bundesweit flächendeckendes Partnernetz
- Webbasierte Auftragsabwicklung mit Online-Autorisierung
- Kostenreduzierung und -transparenz durch konsequente Umsetzung der fuhrparkspezifischen Marken- und Produktvorgaben
- Elektronische Zentralfakturierung und individuelles Reporting

Driver® Fleet Solution

DRIVER HANDELSSYSTEME GMBH
Geschäftsbereich Fleet Solution
Höchster Str. 48-60 64747 Breuberg
Telefon* 01802/ 3 3 7 5 4 6 3
E-Mail hotline@driver-fleet-solution.de
www.driver-fleet-solution.de



Der Fuhrpark als gemeinnütziger Verein?

Der BFH stufte die Fahrzeugvergabe eines Carsharing-Vereins als „wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb“ ein

Eine zugegeben recht ausgefallene, aber durchaus praktikable Form zur Führung eines Fuhrparks ist der eingetragene Verein. Die Bundesrepublik ist inzwischen überzogen von einem immer dichter werdenden Netz so genannter „Carsharing“-Vereine, die Pkw kaufen oder leasen und entgeltlich an ihre Mitglieder oder aber auch fremden Dritten überlassen. Diese Gestaltungsform hat inzwischen so an Gewicht gewonnen, dass auch Finanzverwaltung und Steuerrechtsprechung immer stärker gefordert sind.

Kernstück dieses Fuhrpark-Modells ist ein rechtsfähiger Verein, der sich nach seiner Satzung in der Regel die Förderung umweltschonenden Verhaltens und die Verminderung der durch das Auto verursachten Umweltbelastung zum Ziel gesetzt hat. Wie dieser Vereinszweck in der Praxis realisiert werden soll, hat der Verein in den weiteren Ausführungen seiner Satzung klar zu stellen, etwa:

- Durch Informationen jedweder Art
- Unterstützung alternativer Verkehrsangebote
- Förderung des Umweltschutzgedankens
- Mitbenutzung vereinseigener Fahrzeuge

und so weiter…

Der Vorteil der Vereinsrechtsform für diese Art von Fuhrparkbetrieb gegenüber den für gewöhnlich vorgezogenen Rechtsformen liegt darin, dass der Carsharing-Verein gemeinnützige Zwecke zur Förderung der Allgemeinheit, hier insbesondere auf dem Sektor Umweltschutz, betreiben kann und dadurch nicht nur spendenbegünstigt ist, sondern auch zahlreiche weitere steuerliche Vorteile bis hin zur Bezuschussung und Subventionierung in Anspruch nehmen kann. Die Gemeinnützigkeit muss zum einen aus der Satzung ersichtlich, aber auch durch die tatsächlichen Handlungen des Vereins erkennbar sein.

> Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung liegt in der entgeltlichen Überlassung von Fahrzeugen im Rahmen des Carsharing ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb vor

Welches der vier Segmente?

Ertragsteuerlich unterteilt sich der Verein in vier Segmente:

1) Ideeller Bereich: Der ideelle Bereich ist der nicht steuerbare private Bereich des Vereins. Hier werden Spenden und Beiträge vereinnahmt und Kosten für Mitgliederpflege und für Informationen über den Vereinszweck verausgabt.

2) Vermögensverwaltung: Erträge aus der Verwaltung des Vereinsvermögens oder aus langfristiger Vermietung von Vereinsimmobilien fallen abzüglich hierbei angefallener Kosten im steuerfreien Bereich der Vermögensverwaltung an.

3) Zweckbetrieb: Der Zweckbetrieb ist ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb, den der Verein benötigt, um seinen Vereinszweck realisieren zu können. Er darf nicht mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben werden. Der Zweckbetrieb ist steuerbefreit.

4) Wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb: Mit einem wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb beteiligt sich der Verein wie ein gewöhnlicher Geschäftsmann am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr. Das Ergebnis aus diesem Geschäftsbetrieb ist, abgesehen von einem kleinen Freibetrag, ertragsteuerpflichtig. Bei entsprechend hohem Ertrag kann somit eine partielle Steuerpflicht des ansonsten aufgrund seiner Gemeinnützigkeit steuerfreien Vereins eintreten. Überlagert der wirtschaftliche Geschäftsbetrieb jedoch alle anderen Vereinsaktivitäten, kann dies zum Verlust der Gemeinnützigkeit kommen.

Zwischen einem im Rheinland ansässigen Carsharing-Verein und der Finanzverwaltung war strittig, zu welchem der vier Segmente der Bereich Vermietung der vereinseigenen Fahrzeuge gehört. Da der Verein die

> Den Vereinen ist anzuraten, ihren Fuhrpark auf eine zu gründende BGB-Gesellschaft oder GmbH auszulagern

Pkw nur an Mitglieder vermietete, die hierfür über ihrem normalen Vereinsbeitrag noch ein an der Fahrzeugnutzung orientiertes Entgelt zu entrichten hatten, sah der Verein dies als förderungswürdig im Sinne seiner Satzung an und ordnete Mieteinnahmen und die damit im Zusammenhang stehenden Leasingraten, Abschreibungen und laufenden Kfz-Kosten der fünf zu diesem Zweck angeschafften vereinseigenen Autos dem steuerbegünstigten Zweckbetrieb zu. Diese Zuordnung wurde vom Finanzamt und letztinstanzlich auch vom Bundesfinanzhof (Urteil vom 12. Juni 2008, Az.: V R 33/05) nicht geteilt.

„Zweckbetrieb nicht erfüllt"

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung liegt in der entgeltlichen Überlassung von Fahrzeugen im Rahmen des Carsharing ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb vor. Die Voraussetzungen für einen Zweckbetrieb sahen die erkennenden Richter als nicht erfüllt an.

Zur Begründung wurde angeführt, dass laut Vereinssatzung „die Förderung eines umweltschonenden Verhaltens und die Verminderung der durch das Auto verursachten Umweltbelastung" als Zielsetzung für die Gemeinnützigkeit genannt sei. Carsharing als selbständiger Satzungszweck sei nicht ausdrücklich genannt worden. Der genannte Vereinszweck lasse sich nach Auffassung der Steuerjuristen nicht ausschließlich durch Vermietung von Kraftfahrzeugen an Vereinsmitglieder, sondern auch durch zahlreiche andere Maßnahmen nicht gewerblicher Art verwirklichen. Nur, so die Richter weiter, wenn der förderungswürdige steuerbegünstigte Zweck einzig und allein durch eine unentbehrliche wirtschaftliche Betätigung des Vereins erreicht werden könne, sei dies als Zweckbetrieb anzuerkennen. Die Förderung des in der Satzung ausgewiesenen steuerbegünstigten Zwecks könne auch durch sachliche Information, Erarbeitung und Verbreitung von ÖPNV-Fahrplänen und zahlreiche weitere ideelle Maßnahmen erreicht werden.

Aufgrund dieser Begründung konnte der BFH offen lassen, ob Carsharing, wenn es denn in der Satzung als förderungswürdiger Zweck aufgenommen worden wäre, nach Paragraf 52 AO überhaupt steuerbegünstigt wäre, oder ob ein derartiger Vereinszweck am Erfordernis der Selbstlosigkeit gemäß Paragraf 55 AO scheitern würde. Auch die Frage, ob Carsharing auch von anderen Rechtsträgern, die die gemeinnützigen Vereinen zustehenden Steuervergünstigungen nicht in Anspruch nehmen können, betrieben werden kann, brauchte nicht mehr erörtert zu werden, da durch die Qualifizierung dieser Aktivität als steuerpflichtiger wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb eine Gleichstellung etwa mit Mietwagenfirmen oder Taxiunternehmen gegeben ist.

Auswirkungen auf die Umsatzsteuer

Dieses Urteil hat auch Auswirkungen auf die zweite Säule unseres Steuersystems, die Umsatzsteuer. Zu den Vergünstigungen für gemeinnützige Vereine gehört eine ermäßigte Umsatzsteuer auf die Einnahmen aus dem Zweckbetrieb. Dies hatte der klagende Verein für seine vereinnahmten Fahrzeugmieten auch in Anspruch genommen und die offenbar die Kleinunternehmergrenze übersteigenden Umsätze aus der Autovermietung nur mit dem ermäßigten Umsatzsteuersatz von sieben Prozent belegt. Durch die Erfassung als wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb entfällt nun auch diese Ermäßigung, und der betroffene Verein muss diese Erlöse nun mit dem Regelsteuersatz belegen.

In der Quintessenz bedeutet dieses Urteil in der Ertragsteuer eine zumindest partielle Körperschaftsteuerpflicht für den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb des Vereins, sofern der Freibetrag nach Paragraf 24 KStG überschritten ist sowie eine Umsatzbesteuerung zum Regeltarif von derzeit 19 Prozent. Außerdem ist Gewerbesteuerpflicht gegeben. Damit steht man einem normalen gewerblichen Unternehmen aus der Branche gleich. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass wenn der wirtschaftliche Geschäftsbetrieb Carsharing einen erheblichen Umfang aufweist und der eigentliche Vereinszweck dadurch in den Hintergrund tritt, auch der Verlust der Gemeinnützigkeit mit all ihren negativen Konsequenzen droht.

Um letzteres zu vermeiden, ist den betroffenen Vereinen anzuraten, ihren Fuhrpark aus dem Verein auf eine durch die Vereinsmitglieder zu gründende BGB-Gesellschaft oder GmbH auszulagern. So kann die neue Firma dann problemlos den an und für sich lobenswerten Carsharing-Aktivitäten nachgehen, ohne die Gemeinnützigkeit des sie hierin unterstützenden und beratenden Vereins zu gefährden und mögliche Überschüsse aus diesen Aktivitäten dem Verein im Spendenwege zukommen lassen.

Detlef G.A. Juhrich

FORTSETZUNG AUS HEFT 9

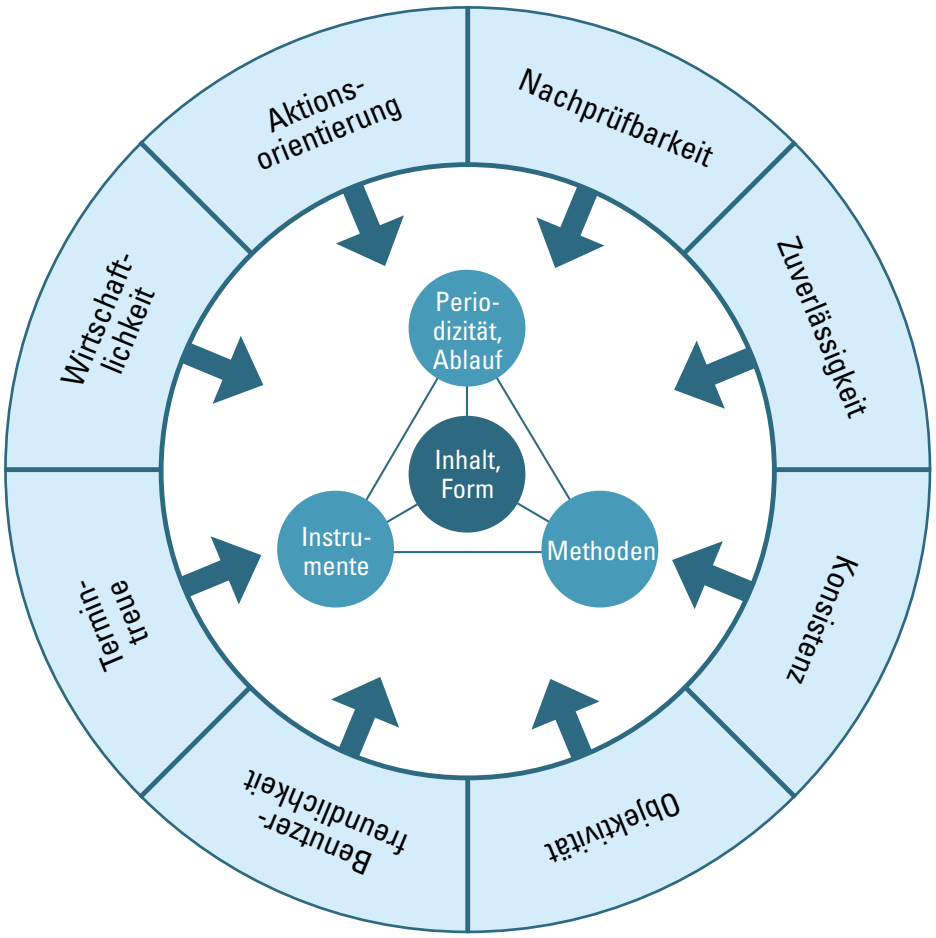
Implementierung eines Fuhrpark-Reportings

Silke Schmitz behandelt in ihrer Abschlussklausur die Frage, wie mittels eines effizienten Reportings Struktur in das Fuhrparkmanagement gebracht werden kann.

Von Silke Schmitz

7. Zielsetzung eines Reportings

Die Zielsetzung eines Reportings ist nach der aufgeführten Grafik die Erfüllung der Grundsätze. Termintreue bedeutet, dass das Reporting zu einem fixen Zeitpunkt fertiggestellt ist. Die Benutzerfreundlichkeit zeigt sich durch einen verständlichen Aufbau und wird durch die mitgelieferte Erläuterung unterstützt. Es werden keine Meinungen im Reporting eingebracht. Somit wird die Objektivität gewährleistet. Der logische und funktionale Bestand des Textes ist in sich stimmig und ergibt keinen Widerspruch (Konsistenz). Zuverlässig ist der Report nur, wenn die angegebenen Zahlen vertrauenswürdig sind. Die Nachprüfbarkeit der Zahlen ist gegeben, wenn diese mit den Zahlen aus der Buchhaltung übereinstimmen. Aktionsorientiert ist der Bericht, wenn es sich hierbei um einen Abweichungs- oder Bedarfsbericht handelt und bestimmte Kosten noch einmal ausgearbeitet und verglichen werden. Durch die Wirtschaftlichkeit eines Reportings werden die Potentiale zu Einsparungen in messbaren Grössen aufgezeigt.



Zeitnaher Zugriff

Eine weitere Zielsetzung sollte ein zeitnaher Zugriff auf die aktuellen Zahlen im Fuhrpark durch die interessierten Abteilungen sein. Das Reporting erfüllt seinen eigentlichen Zweck, wenn die Zahlen der Fahrzeugflotte einfach und verständlich jeder Abteilung zugänglich gemacht worden sind und diese verstanden wurden. Im monatlichen Turnus sind alle Betroffenen über den Soll/Ist-Zustand der Fahrzeugkosten informiert. Das geschieht am besten durch ein automatisiertes Reportingverfahren. Dieses ermöglicht dem Fuhrparkleiter mit wenigen Handgriffen das benötigte Reporting zu erstellen. Ein Reporting bietet daher Anstoßmöglichkeiten zur Weiterentwicklung des Controllings.

Eine Alternative wäre es, wenn die Abteilungen, die eine genauere Übersicht der Fuhrparkkosten benötigen, einen Zugriff mit Leseberechtigung auf das Fuhrparkmanagement-Programm haben. Dort findet eine tagesaktuelle Betrachtung der im System hinterlegten und jederzeit abrufbaren Reports statt.

Das Reporting im Fuhrpark gibt die Chance, monatlich die Kosten im Auge zu behalten. Langfristig können Risiken minimiert werden. Die Auswahl der Fahrzeuge, die Haltedauer und der Einsatzzweck sowie die Finanzierungsart können immer wieder auf Ihre Zweckmäßigkeit überprüft werden. Aufgetretene Fehlentscheidungen werden erkannt und können korrigiert werden.

8. Voraussetzung zur Implementierung

Ein Reporting ist zwar eine Auflistung der aktuellen Zahlen, aber diese müssen vorher gesammelt, eingegeben und ausgewertet werden. Wichtig hierbei ist, dass alle Rechnungen, die den Fuhrpark betreffen, auch dort erfasst werden. Kleinere Fuhrparks mit bis zu 20 Fahrzeugen sind mit einer einfachen Excel-Tabelle noch zu überwachen. Wenn es mehr Fahrzeuge werden, ist für ein professionelles Fuhrparkmanagement eine entsprechende Software anzuschaffen.

Je nach dem welche Vorrausetzungen in den unterschiedlichsten Unternehmen geschaffen sind, wird bei dieser Beschaffung auf eine Kompatibilität mit den hauseigenen Systemen geschaut. Die Auswahl könnte hier zum Beispiel auf das Programm Careman der Firma E/M/C Organisationsberatung und Datensysteme GmbH fallen.

Ein Reporting aus den Zahlen und Daten der Buchhaltung ist in gewissem Rahmen sicherlich möglich. Allerdings werden dort die Rechnungen nicht in dieser notwendigen Detaillierung gebucht, wie es für eine genaue Betrachtung des Fuhrparks notwendig ist.

Möglichkeiten zur Einsparung finden sich nicht nur im Bereich der Beschaffung, sondern vor allem in der genauen Beobachtung der Fahrzeuge und ihren einzelnen Lebensläufen. Dies dient unter anderem zur Prüfung von Gewährleistung und Kulanzen. Hier besteht ein erhebliches Einsparpotential, welches bei nicht bestehender Dokumentation oft verloren geht!

Um an dieser Stelle genaue Daten zu erhalten, muss ein Fuhrparkmanagement-Programm verwendet werden, welches über die normalen umfangreichen Stammdaten hinaus auch zulässt, für die einzelnen Fahrzeuge eine entsprechende Historie anzulegen. Insbesondere bei einem Fuhrpark, der nicht nur aus Full-Service-Leasingverträgen besteht, ist dies zwingend notwendig. Einen sogenannten Lebenslauf zu den Fahrzeugen anzulegen, dient während des Lebenszyklus innerhalb des Unternehmens als Nachweis bei Sachmangelhaftung und Kulanzanträgen.

Baugruppen und Kostenarten

Dies geschieht mit einer detaillierten Erfassung der Rechnungen. Hier wird unterschieden in den verschiedenen Baugruppen und Kostenarten. Dies ist außerordentlich hilfreich bei der operativen Planung. Wenn

www.volkswagen.de/grosskunden

Der Passat BlueTDI®.* Der sauberste Diesel seiner Klasse.

Innovationen für Ihr Unternehmen und die Umwelt. Mit BlueMotionTechnologies bietet Volkswagen bereits heute eine große Auswahl an Innovationen, die Autofahren für alle sauberer und sparsamer machen. Zum Beispiel die wegweisende Dieseltechnologie BlueTDI®, die Stickoxide um bis zu 90 % reduziert und selektiv zu Stickstoff und Wasser umwandelt. Damit ist der Passat BlueTDI® der sauberste Passat aller Zeiten. So engagiert sich Ihr Unternehmen für die Zukunft und ist zugleich bestens auf sie vorbereitet. Mehr Informationen finden Sie unter **www.bluemotion-technologies.de**

BLUEMOTION TECHNOLOGIES

Das Auto.

*Passat BlueTDI, 105 kW (143 PS), Dieselpartikelfilter, Kraftstoffverbrauch, l/100 km innerorts 6,8–7,6/außerorts 4,4–4,9/kombiniert 5,2–5,9/CO_2-Emission, kombiniert 137–155 g/km. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Informieren Sie sich auch über den Wartungs- und Verschleißtarif der Volkswagen Leasing GmbH und profitieren Sie von einem Preisvorteil von bis zu 50 % (bei Einschluss der Dienstleistung in einen neuen Großkunden-Leasingvertrag über die Volkswagen Leasing GmbH). Nähere Informationen erhalten Sie unter www.vw-leasing-fleet.de oder bei allen teilnehmenden Volkswagen Partnern.

es möglich ist, die Rechnungen detailliert im Fuhrparkmanagement-Programm zu buchen und diese mittels einer Schnittstelle an die Buchhaltung zu übergeben, kommt hier noch der positive Effekt einer Prozessoptimierung zum Tragen. Die Rechnungen gehen nicht mehr durch viele Hände. Sie können gleich in ihren Einzelheiten im Fuhrpark erfasst werden und dann über eine Schnittstelle in die Buchhaltung überstellt werden. Die Buchhaltung prüft die Rechnungen und gibt die Zahlungen frei. Somit ist auch das Vier-Augen-Prinzip gewahrt. Die doppelte Buchung von Belegen entfällt. Das spart Zeit und Kosten. Die Verwaltungskosten, die kalkulatorisch auf die einzelnen Fahrzeuge umgelegt werden, sinken.

Die Tankrechnungen lassen sich in das Programm problemlos einlesen oder können von den Mineralölgesellschaften über die ausgegebenen Tankkarten eingesteuert werden. Das Programm bietet die Möglichkeit, Listen im Format Excel einfach einzulesen. Vorhandene Daten lassen sich also problemlos verarbeiten.

Alle Daten sind immer ohne großen Aufwand abrufbar. Der OLAP-Würfel ist hierfür ein hilfreiches Instrument. OLAP steht für On-Line Analytical Processing. Hiermit ist es möglich, die im Fuhrpark relevanten Daten mehrdimensional zu strukturieren und Betrachtungsfenster so zu gestalten, dass die aktuellen Daten einfach zu analysieren sind. Auch ist die Auswertung nach zeitlich relevanten Gesichtspunkten möglich. Alle Daten sind mit der Anforderung weniger Selektionskriterien sofort verfügbar.

Ein ganz wichtiger Punkt ist, dass alle vom Fuhrparkprozess betroffenen Abteilungen bei der Implementierung unterstützend zur Seite stehen. Nur wenn die Einführung von allen Seiten gewünscht ist und begleitet wird, kann sich das Projekt erfolgreich umsetzen lassen.

9. Einblick in die Praxis

Wenn ein Reporting über die Zahlen im Fuhrpark noch nicht existiert, dann müssen im Vorfeld sehr viele Zahlen, Daten und Fakten gesammelt werden. Es werden alle Daten über den vorhandenen Fuhrpark erfasst. Angefangen bei den Stammdaten, die als erste Übersicht zu den einzelnen Fahrzeugen dienen.

Ein Überblick zu einem Fahrzeug verschafft sich der Nutzer eines Fuhrparkmanagement-Systems durch die wesentlichen Erkennungsmerkmale und verschiedene Kriterien, über die ein Fahrzeug im System gesucht werden kann. Diese werden dann in einer Stammdatenmaske aufgezeigt. Das wichtigste Kriterium in der Praxis ist das amtliche Kennzeichen, gefolgt von der Fahrgestellnummer. Der Name des Dienstwagennutzers, aber auch die Kostenstelle, erleichtert eine personenbezogene Suche. Hiermit lassen sich zum Beispiel die Kosten für den Dienstwagen eines Mitarbeiters abrufen. Hier ein Beispiel einer Stammmaske:

Budgetplanung 2008			
Dieselkraftstoff gesamt	**PKW**	**LKW bis 7,5 t.**	**LKW bis 26 t.**
Anzahl der Fahrzeuge	200	200	200
Laufleistung			
in km pro Jahr je Fahrzeug	40.000	60.000	10.000
Verbrauch			
in Liter auf 100 km je Fahrzeug	8,0	13,0	22,0
Dieselkraftsoff			
Preisdurchschnitt in €	1,50	1,50	1,50
kalkulatorischer			
Verbrauch in Liter gesamt	640.000	1.560.000	4.400.000
Kosten für Kraftstoff			*
gesamt incl. Rabatt 3 ct je Liter incl. 10 % Teuerungsrate	1.034.880	2.522.520	7.114.800
* ohne zusätzlichen Rabatt für LKW-Diesel			

> Die Aufgabe des Controllings im Fuhrpark ist eine permanente Erfolgs- oder auch Kostenkontrolle

Die Stammdaten sind der Schlüssel zur weiteren Datenerfassung. Im Hintergrund zu dieser Datenmaske finden sich alle notwendigen Details und dem Fahrzeug zugeordnete Kosten strukturiert hinterlegt.

In der Praxis fließt häufig die Budgetierung in das Reportingsystem ein. Diese Budgetierung ist zum Jahresende ein sehr zeitaufwendiger Teil der Arbeit im Fuhrparkmanagement. Meist werden die Kosten der vergangenen ein bis zwei Jahre zugrunde gelegt. Die Strategie des Unternehmens wird hierbei besonders in Betracht gezogen, denn das ist die Grundlage aller Entscheidungen. Strebt ein Unternehmen die Expansion an, dann werden in der Planung die Kosten für die Neuanschaffung von Fahrzeugen erhöht, ebenso wie die Aufwendungen für Ersatzbeschaffungen. Die Planung von Wartung und Instandhaltung beruht auf Erfahrungswerten und Laufleistungen. Bei Fahrzeugen im Full-Service-Leasing (Wartung und Verschleiß sind in der Leasingraten als Pauschale mit eingerechnet) sind diese Kosten fix und lassen sich somit sehr einfach planen. Besonders schwierig ist die Planung der Treibstoffkosten. Noch bei der Budgeterstellung Ende 2007 waren diese wie im obigen Beispiel für 2008 kalkuliert:

Da die Teuerungsrate inzwischen schon bei rund 20 Prozent liegt, muss eine regelmäßige, meist quartalsweise Anpassung (Forecast) erfolgen. Da gerade die Fuhrparkkosten oftmals einen der größten Kostenblöcke des Unternehmens darstellen, würde die finanzielle Planung des Unternehmens ohne Anpassung von der Ist-Situation erheblich abweichen. Das kann die finanzielle Planung des Unternehmens beeinflussen und zu ungewollten Auswirkungen führen.

10. Die Testphase

Nachdem nun alle Stammdaten vorhanden sind und eine repräsentative Menge Rechnungen zu den Fahrzeugen und deren Kostenstelle gebucht wurden, ist es nun möglich, das erste Reporting zu fertigen. Wichtig dabei ist es, zumindest einen vollständig erfassten Monat auszuwerten, da sonst die Zahlen nicht aussagekräftig sind. Das Reporting wird entsprechend den Empfängern nach den einzelnen Regionen mit den dazugehörigen Niederlassungen aufgegliedert. Ein Reporting für die Geschäftsleitung beinhaltet alle Fahrzeuge aller Regionen und Niederlassungen. Die Auswertungen werden noch transparenter, wenn mehrere Monate zum Vergleich zusammengefügt werden. Trends zur Kostenentwicklung werden somit erkennbar.

Spätestens jetzt sollte beachtet werden, dass nicht jeder einen Report lesen und hieraus die erforderlichen Schlüsse ziehen kann. Hierzu ist die Verbreitung einer angefertigten Dokumentation notwendig. Diese kann wie eine Art Bedienungsanleitung genutzt werden. Spricht man Personen gezielt an, ob Erläuterungen notwendig sind bzw. Verbesserungsvorschläge vorhanden sind, führt es zur Erhöhung des Nutzwertes und zur besseren Anerkennung des Reports.

11. Chancen eines Reportings

Die Aufgabe des Controllings im Fuhrpark ist eine permanente Erfolgs- oder auch Kostenkontrolle. Mit der Ist-Kontrolle, also die Bestandsaufnahme von Zahlen und Fakten, hat der Fuhrparkleiter den Alltag sowie die Bestände im Griff. Er kennt die Orte, an denen sich die Fahrzeuge befinden und welche Kosten verursacht werden. Kaum etwas ist schlimmer als ein Fahrzeug zu verlieren. Das passiert erstaunlicher Weise bei großen Fuhrparks, die dezentral organisiert sind und sich in den Niederlassungen untereinander mit Fahrzeugen aushelfen. Hier hat es innerhalb der Kommunikation zwischen den Einzelnen beteiligten dann einen Fehler gegeben. Leider ist es oftmals so, dass alle Abteilungen (die dann auch auf das Reporting zugreifen können) im Alltag nebeneinanderher arbeiten.

Durch das Reporting, das auch als Soll/Ist-Vergleich für die einzelnen Empfänger dient, lassen sich Maßnahmen ableiten, die dem steigenden Kostenverlauf entgegenwirken.

Hier ein Beispiel der operativen Planung, bei dem es das Ziel ist, die Mitarbeiter zu motivieren. Eine Bonifizierung für kraftstoffsparsame Fahrweise wird den Dienstwagennutzern vorgestellt. Ein positiver Nebeneffekt wird sein, dass plötzlich alle Mitarbeiter beginnen, den korrekten Kilometerstand bei den Betankungen einzugeben. Die ausgewerteten Daten zu den Betankungen gewinnen mehr an Verlässlichkeit. Zusätzlich spart die Firma Kraftstoffkosten und tut etwas für die Umwelt.

Wettbewerb zum Treibstoffsparen

Verbrauch im Durchschnitt	Km nach Plan + / - 0	- 5 % der vereinbarten Kilometerlaufleistung	- 10 % der vereinbarten Kilometerlaufleistung	- 15 % der vereinbarten Kilometerlaufleistung
Unter 6,0 L	200,-	300,-	400,-	500,-
6,0 L – 6,5 L	100,-	200,-	300,-	400,-
6,5 L – 7,0 L	0	100,-	200,-	300,-
Über 7,0 L	0	50,-	100,-	150,-

Als Basis gilt die vereinbarte Kilometerlaufleistung. Bei Überschreitung der vereinbarten Laufleistung entfällt eine Auszahlung. Messung des realen Verbrauchs: Verbrauchter Treibstoff x 100 / gefahrenen Kilometer = Durchschnittsverbrauch.

Aktionszeitraum vom 01.07.2008 bis 31.12.2008

Voraussetzung zur Teilnahme am Wettbewerb ist die Meldung des Kilometerstandes am 01.07.2008, eine korrekte Eingabe bei der Betankung mit der Tankkarte und eine Meldung des Kilometerstandes am 31.12.2008, gemeldet wird durch den Vorgesetzten. Wird das Fahrzeug zwischenzeitlich gewechselt, dann sind die Anfangs- und Endkilometerstände ebenfalls mitzuteilen.

Sofern keine Jahreslaufleistung vereinbart wurde:

Verbrauch im Durchschnitt	Auszahlung
Unter 6,0 L	12 % + € 100,-
6,0 L – 6,5 L	10 %
6,5 L – 7,0 L	5 %
Über 7,0 L	0%

>>

Die spinnen ja...

... so eine versponnene Anzeige zu schalten, nur um aufzufallen! Wie Sie sehen, hat es aber funktioniert. Und wo Sie sich gerade so mit uns beschäftigen – informieren Sie sich doch einmal über unseren auffallend guten Flotten- und Leasing-Service. Unser **Netzwerk** besteht aus über 330 Servicestationen in Deutschland und Österreich mit kompetentem Reifen- und Autoservice. Tel.: +49 (0) 170/4 53 39 32, Herr Krause.

www.efr-online.de

...hier bin ich richtig!

EFR
Einkaufsgesellschaft Freier Reifenfachhändler
Mitglied der IFS International-Fleet-Service GmbH
IFS International-Fleet-Service

Hierfür ein Beispiel zur Berechnung:

Sie fahren innerhalb des 2. Halbjahres 22.000 Kilometer mit 5,9 Liter Durchschnittsverbrauch = Auszahlung nach Ende des Wettbewerbzeitraumes: € 255,76
Der Rechenweg ist: (22.000 km /100) x 5,9 x 12 % +100 = Auszahlung

Bei der zu tankenden Menge des Unternehmens rechnet sich diese Aktion, da bei einem aktuellen Durchschnittsverbrauch von 6,71 Liter eine Senkung von 0,5 Liter eine Ersparnis auf die Treibstoffkosten von 7,41 % ausmacht und bei 1 Liter 14,81 %. Es wird eine Win–Win Situation erreicht – Arbeitgeber und Arbeitnehmer haben einen finanziellen Vorteil.

12. Änderungen durch ein Reporting

Wenn das Reporting strukturiert aufgebaut ist und im Unternehmen als regelmäßiges Kontrollinstrument eingeführt wurde, werden die Kosten rund um die Fahrzeuge sichtbar und transparent. Niemand muss sich nun fragen, woher der plötzliche Mehraufwand der Fahrzeugkosten kommt. Das Reporting kann aktiv im Unternehmen als Steuerungsinstrument verwendet werden, um operativ und strategisch zu planen. Die Fuhrparkkosten als große Unbekannte müssen nicht weiter hingenommen werden. Das Unternehmen ist in der Lage, alle einzelnen Positionen der Fuhrparkkosten kritisch zu betrachten, abzuwägen und Entscheidungen zu treffen.

13. Warum so und nicht anders? Ein Fazit!

Sicherlich gibt es verschiedene Varianten, ob und wie ein Unternehmen letztendlich zu einem Reporting kommt. Es gibt Serviceprovider, welche die Fahrzeugrechnungen kontrollieren. Einige Leasinggesellschaften bieten ein Rundum–Sorglos-Paket an. Es gibt Mineralölgesellschaften, die ein umfassendes Paket an Dienstleistungen zur Verfügung stellen. All diese Unternehmen können viel für den Fuhrpark eines Unternehmens leisten. Aber leider ist das kein Fuhrparkmanagement wie angepriesen, sondern lediglich eine Art der Verwaltung. Der Profit der Servicegesellschaft steht im Vordergrund des Handelns und nicht die spezifische Problemlösung im Fuhrpark meines Unternehmens.

> Das Reporting ist nur so gut, wie die Informationen, die vorher erfasst wurden

Ein dynamisches Management des Fuhrparks kann also nur im eigenen Unternehmen erfolgen. Alle Risiken, wie zum Beispiel die Halterhaftung, obliegen sowieso nur dem fuhrparkbetreibenden Unternehmen und werden durch den Dienstleister ausgeschlossen, da dieser nur im Namen seines Auftraggebers handelt.

All diese Dienstleister sind nach wie vor extern und haben in der Praxis nicht die benötigten Schnittstellen zur Buchhaltung, zum Controlling, zur Geschäftsleitung usw.. Somit werden die von externer Seite gelieferten Zahlen nie zu 100 Prozent Deckungsgleich mit denen der Buchhaltung sein.

Die Planung und die Umsetzung von Strategien können nicht ausgelagert werden. Nicht zuletzt ist das hier vorgestellte Modell auch das, welches aus den eigenen gebuchten Zahlen entsteht. Nur diese sind vollständig und komplett. Kein externer Dienstleister kann in der Lage sein, ein so korrektes Reporting zu liefern.

Aber auch für das selbst erstellte Reporting gilt:

Das Reporting ist nur so gut, wie die Informationen, die vorher erfasst wurden.

Der Fuhrparkmanager beziehungsweise die Abteilung Fuhrpark verwaltet, kontrolliert und beeinflusst den oft größten Kostenblock des Unternehmens. Für die Halterhaftung des Unternehmens, in dem der Fuhrparkmanager angestellt ist, haftet er sogar privatrechtlich. Schnell kann für Vergehen von Dienstwagennutzern der eigene Führerschein entzogen werden, oder gegen den Fuhrparkmanager wird ein Bußgeld verhängt.

Der Fuhrparkmanager hat daher eine große Verantwortung für die einzelnen Mitarbeiter, gegenüber dem Unternehmen und nicht zuletzt sich selbst. Daher darf die Kontrolle nicht aus der Hand gegeben werden. Im Falle von Nichteinhalten der gültigen Vorgaben von Berufsgenossenschaften bezüglich Unfallverhütungsvorschriften, kann im Schadensfall ein ruinöser Regressanspruch seitens der Berufsgenossenschaft gegenüber dem Unternehmen geltend gemacht werden.

Daher ist nicht nur eine qualifizierte Ausbildung eines Fuhrparkmanagers erforderlich, sondern auch ein strukturierter Rückhalt im Unternehmen notwendig. Stimmen die Rahmenbedingungen im Reporting und Controlling, ist damit ein wichtiger Grundstein hierfür gelegt.

Jeder im Unternehmen ist auf seinem Gebiet ein Spezialist. Die Position des Fuhrparkmanagers wird dabei oftmals unterschätzt, denn er hat häufig das Ansehen eines Sachbearbeiters. Bei dem Thema Auto wollen eben alle mitreden.

Schließlich weiß jeder, der einen Führerschein hat, wie das so läuft mit den Autos!

Ende

Der hier vorgestellte Auszug stammt aus der Seminararbeit, die von **Silke Schmitz** angefertigt wurde. Silke Schmitz ist als Referentin Fleetmanagement bei TNT Post beschäftigt. Ihr Aufgabengebiet umfasst unter anderem die gesamte Fuhrparkleitung sowie das Fuhrparkmanagement. Für die inhaltliche Richtigkeit der Arbeit übernehmen wir keine Verantwortung.

Im Rahmen der Seminarreihe „Zertifizierter Fuhrparkmanager“ der bfp fuhrpark + management AKADEMIE erarbeiteten die Teilnehmer des Ausbildungsgangs unter Leitung von Helmut Pätz Abschlussarbeiten, die Voraussetzung für die Zertifizierung waren. bfp fuhrpark + management stellt einige dieser Arbeiten auszugsweise vor. Sollten Sie Interesse an der kompletten Klausurarbeit haben, schicken Sie uns bitte ein Fax unter der Rufnummer 0 61 31/6 27 76-20. Wir werden die Anfrage an die Autoren weiterleiten.

seat.de

SEAT

auto emotion

Firmenauto des Jahres 2009
FIRMENAUTO DEKRA

DER NEUE SEAT EXEO ST. FIRMENAUTO DES JAHRES 2009.*

Kaum da, und schon zum Firmenauto des Jahres 2009 gewählt. Kein Wunder, denn der neue SEAT Exeo ST überzeugt nicht nur mit seinem großzügigen Raumangebot, sondern auch mit seiner umfangreichen Serienausstattung: Zwei-Zonen-Climatronic, vier elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und vieles mehr. Zudem lässt sich diese durch attraktive Business-Pakete erweitern. Für ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß sorgen seine modernen Benzin- und Common-Rail-Dieselmotoren, die allesamt der Euro-5-Norm entsprechen. All diese modernen Technologien, seine Verarbeitungsqualität und sein günstiger Preis machen ihn zum perfekten Kandidaten für Ihren Fuhrpark. Den neuen SEAT Exeo ST erhalten Sie bereits ab 19.655,– Euro.** Am besten, Sie fragen gleich Ihren SEAT Partner. Er informiert Sie gerne über unsere attraktiven Geschäftskunden-Konditionen und Leasingangebote. Oder richten Sie Ihre Anfrage an firmenkunden@seat.de.

TDI-CR-Motoren, Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 7,8–8,1, außerorts 4,5–4,6, kombiniert 5,7–5,9; CO_2-Emissionswerte (g/km): kombiniert 149–157. Benzinmotoren, Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 10,9–11,2, außerorts 5,8–6,3, kombiniert 7,7–8,1; CO_2-Emissionswerte (g/km): kombiniert 179–189.

*Kategorie „Mittelklasse“, Importwertung. **Unverbindliche Preisempfehlung der SEAT Deutschland GmbH, zzgl. MwSt. und Überführungskosten. Abbildung zeigt Sonderausstattung. SEAT Hotline: 01805-73284636 (14 Cent/Min. aus dem Festnetz der Deutschen Telekom AG, ggf. abweichende Preise aus dem Mobilfunknetz).

EINE MARKE DER VOLKSWAGEN GRUPPE

Kernkompetenz Präzision

Wie ein württembergischer Hersteller von Präzisionswerkzeugen sein Knowhow auf das Fuhrparkmanagement unter hohem Kostendruck überträgt

Für Fuhrparkmanager Heiko Arnold bietet die Atmosphäre in der „Ideen-Fabrik" das ideale Umfeld für die Entwicklung innovativer Fuhrparkstrategien.

Seit rund einem Jahr ist Heiko Arnold stellvertretender Einkaufsleiter bei der Komet Group in der malerischen Kleinstadt Besigheim am Neckar. Von der Romantik, die den Besucher der Winzerstadt empfängt, ist allerdings in seinem Arbeitsalltag wenig zu spüren. Auf dem Bildschirm von Arnolds PC flitzen Zahlenkolonnen auf und ab, der Wirtschaftsingenieur erfasst Kosten, analysiert die Entwicklung und leitet entsprechende Maßnahmen daraus ab. Das gilt für die Kosten im strategischen Einkauf allgemein ebenso wie für die Kosten, die die 114 Fahrzeuge starke Firmenflotte des Herstellers von Präzisionswerkzeugen verursacht.

Maximal 20 Prozent seiner Arbeitszeit kann er auf die Fuhrparkverwaltung verwenden, eine Mitarbeiterin investiert etwa dieselbe Zeit fürs Operative rund um die Flotte, um alles andere kümmert sich der Leasingpartner von Komet. Die Entlastung des eigenen Personals vom Fuhrparkmanagement ist eine der vielen Maßnahmen, die Arnold ergriffen hat, um die Fuhrparkkosten in wirtschaftlich angespannten Zeiten zu senken. Gefordert hingegen wird dadurch der Leasingdienstleister Masterlease, der als exklusiver Partner von Komet im Flottengeschäft seinem eigenen Anspruch als Fullservice-Dienstleister in vollem Umfang gerecht wird.

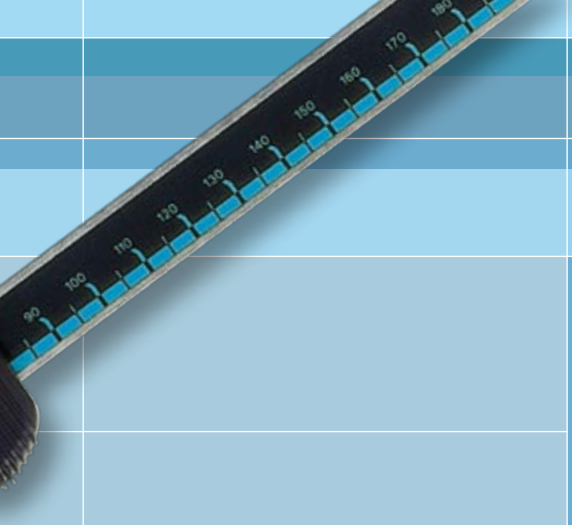
Rund vier Jahre hatte das Leasingunternehmen Zeit, sich für seinen Kunden Komet zum Full-Service-Dienstleister zu entwickeln und hat es bis heute geschafft, neben den klassischen Fullservice-Leistungen auch das Tagesgeschäft von der Führerscheinkontrolle bis hin zur direkten Fahrerkommunikation für die Komet-Flotte abzuwickeln. „Unsere Mitarbeiter im Außendienst und im Management fahren hochwertige Fahrzeuge mit einer individuellen Konfiguration. Bei der Fahrzeugauswahl nimmt das viel Zeit in Anspruch und nicht selten müssen einmal vorgenommene Kalkulationen mehrfach verändert werden. Uns im Flottenmanagement würde die Beratung bei der Fahrzeugauswahl unverhältnismäßig stark in Anspruch nehmen und so übernehmen diese Aufgabe seit Anfang des Jahres die Fachleute von Masterlease", beschreibt Arnold den Prozess.

> Fuhrparkleiter Heiko Arnold senkt seine Fuhrparkkosten durch konsequentes Outsourcing

Der lange Weg der Fahrzeugauswahl

Zwar richten sich die insgesamt vier Fahrzeugnutzergruppen nach einer festgeschriebenen Car policy, doch innerhalb des Kalkulationsrahmens gibt es immer noch genügend Spielraum, vor allem im Bereich der Zusatzausstattungen. Mit Ausstattungen im Wert von bis zum 5.000 Euro dürfen die Fahrer ihre Dienstwagen aufwerten. Auch wenn dies in Form von privaten Zuzahlungen erfolgt, sollten diese Features dennoch mit Fachkenntnis ausgewählt werden, so dass eventuelle private Vorlieben nicht am Ende den Restwert der Fahrzeuge schmälern.

Bei der Fahrzeugkonfiguration greifen die Mitarbeiter bei Komet bewusst nicht auf eine IT-Lösung, wie beispielsweise einen Online-Kalkulator, zurück. Arnold sieht in diesem Internet-Tool keinen Mehrwert, da die Thematik, so sein Urteil, zu komplex sei, um sie in einer elektronischen Lösung abbilden zu können. So will er sich nicht auf die Datenqualität eines externen Lieferanten verlassen müssen, fürchtet Probleme an Kommunikationsschnittstellen und will nicht darauf vertrauen, dass jeder Mitarbeiter, der durchschnittlich nur jedes dritte Jahr mit einem solchen Tool umgeht, immer per Mausklick die kostengünstigste Konfiguration ermittelt. Lieber verlässt er sich auf die Kompetenz der Kundenberater bei seinem Leasingpartner: „Ich erwarte einfach, dass die Fachleute beim Leasinggeber so etwas, wie zum Beispiel besondere Ausstattungspakete, Sonderkonditionen oder Neuerungen im Fahrzeugmarkt, ständig vor Augen haben und unsere Fahrer bei der Fahrzeug-



Daten zur Car Policy der Komet Group GmbH

Nutzergruppe Außendienst: ..... **Fahrzeugklasse VW Passat**

Nutzergruppe Regionalleiter: ..... **Fahrzeugklasse Audi A6**

Nutzergruppe Geschäftsleitung: ..... **freie Fahrzeugwahl**

Basisausstattung aller Firmenwagen: ..... **Metalliclackierung, Automatikgetriebe, Dieselantrieb, Klimaanlage, Telefonvorbereitung Bluetooth, Netztrennwand, kleines Navigationsgerät, Multifunktionslenkrad, Komfortsitze, Winterräder ab Werk auf Stahlfelgen, Park Distance Control, Kofferraumwanne (nur Außendienst)**

In der Fahrzeugflotte der Komet Group findet man ausschließlich das Mittel- und Oberklassesegment deutscher Herstellermarken.

konfiguration aktiv unterstützen. Dort liegen ja auch sämtliche Vertragsdaten vor, so dass die Berater auch unsere Fahrer voraushandelnd auf attraktive Fahrzeuglösungen hinweisen können“, so die Erwartungen des Flottenchefs an seinen Leasingdienstleister.

Stellschraube Car policy

Die größte Nutzergruppe, die Vertriebsmitarbeiter im Außendienst, gehen von einem VW Passat als Referenzfahrzeug aus, das, so die Erfahrung des Flottenchefs, in der Regel mit nur marginalen Veränderungen auch gewählt wird. Nur wenige weichen etwa auf einen Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse oder einen Audi A4 aus. Die in der Unternehmensstruktur übergeordneten Regionalleiter und höheren Führungskräfte fahren zumeist Audi A6 und die Mitglieder der Geschäftsleitung genießen die freie Fahrzeugwahl.

Gerade in der Car policy lebt Fuhrparkmanager Arnold derzeit erhebliche Einsparpotenziale. Das bisherige Hauptkriterium bei der Fahrzeugwahl, den Bruttolistenpreis, hat er jetzt durch eine maximale Fullservice-Leasingrate ersetzt. Seine Argumentation: „Was nutzt mir der Listenpreis, wenn dabei zum Beispiel Wartungskosten, Kraftstoffverbräuche und Restwerte intransparent bleiben? Ich betrachte unseren Fuhrpark unter Vollkostengesichtspunkten, das fängt schon bei der Gestaltung der Car policy an. Eine Fullservice-Leasingrate berücksichtigt sämtliche Kosten vor, während und nach der Laufzeit eines Fahrzeugs.“

Gerade um den Kraftstoffverbrauch zu senken, stehen als Referenzfahrzeuge neuerdings auch bei allen Fahrzeugmarken die sparsamen Bluetec-Modelle mit kleinerer Motorisierung zur Verfügung. „Unsere Fahrzeugflotte verbraucht rund 380.000 Liter Diesel im Jahr. Jeder Liter, der bei einem Fahrzeug auf hundert Kilometer weniger verbraucht wird, schlägt sich in unseren Fuhrparkkosten sichtbar nieder“, so Arnold.

Reportings studieren statt Kaffeesatz lesen

Alle weiteren Maßnahmen zur Kosteneinsparung entwickelt der Zahlenfuchs aus höchst differenzierten und individuellen Fuhrparkreportings, die er regelmäßig bei seinem Leasinggeber anfordert. So lässt er sich beispielsweise routinemäßig Reportings über die Reparaturkosten, aber auch über die Entwicklung der Schadenkosten seiner Fahrzeuge oder einer bestimmten Fahrzeuggruppe liefern.

Ein Ergebnis aus diesem gewissenhaften Monitoring: Sämtliche Fahrzeuge, die neu bestellt werden, verfügen jetzt über Park Distance Control vorn und hinten. „Der minimal höhere Listenpreis hat sich durch die gesunkenen Schadenkosten durch Parkrempler sehr schnell amortisiert“, rechnet der Flottenchef vor. Außerdem nehmen die Fahrzeugnutzer bei Komet immer wieder an Fahrsicherheitstrainings teil, die auch einen Teil Eco-Training beinhalten. Schadenkosten und Kraftstoffkosten sollen so gleichermaßen in Schach gehalten werden. Natürlich weiß Arnold auch, dass ein singuläres Training kein langfristiges Ergebnis erzielt. Deshalb setzt er auf nachhaltige Information und Fahrerkommunikation, die er unter anderem mit einem regelmäßig erscheinenden Online-Newsletter sicherstellt.

Die Idee stammt ursprünglich aus einem Seminar zum Fuhrparkrecht, das der Leasinggeber Masterlease für seinen Kunden Komet im Oktober 2007 durchgeführt hat. Die sich immer weiter entwickelnde Rechtsprechung im Flottenbereich erforderte eine schnelle Information der Fahrzeugnutzer, die bei Komet der vierteljährlich erscheinende Newsletter übernimmt. Nach und nach wurde das Kommunikationsinstrument mit Tipps zum verbrauchsarmen Fahren, interessanten Entwicklungen im Fahrzeugmarkt und so weiter angereichert. „Heute schaffen wir damit bei unseren dienstwagenberechtigten Mitarbeitern ein Bewusstsein dafür, dass sie mit dem Gut Dienstwagen ebenso wie mit unserer Umwelt verantwortungsbewusst umgehen sollten“, so das Resümee des Fuhrparkleiters.

Vertrags-Poker mit offenen Karten

Das größte Einsparpotenzial hingegen wird voraussichtlich erst in den nächsten

Die Bausteine im Full-Service-Leasing

- Laufzeit: je nach Laufleistung zwischen 24 und 60 Monaten
- Laufleistung: durchschnittlich 41.000 Kilometer im Jahr
- Wartung und Verschleiß
- Reifenservice inkl. Einlagerung
- Kfz-Versicherung und Schadenmanagement (seit 01.01.2009)
- GEZ
- Kfz-Steuer
- Kraftstoffmanagement mit zwei Tankkarten
- Führerscheinkontrolle (seit 01.01.2009)
- Fahrerdirektkommunikation (seit 01.01.2009)
- Standardisiertes Online-Reporting + individuelles Reporting auf Anfrage

Monaten ausgeschöpft werden. Dann nämlich, wenn die einschneidenden Veränderungen bei Laufzeit und Laufleistung der Firmenwagen greifen. Bislang wurde nämlich im Abstand von vier Jahren pauschal der gesamte Fuhrpark mit mehr als hundert Fahrzeugen ohne Rücksicht auf die Laufleistungen ausgetauscht. Dieses Jahr im November stand wieder ein solcher Austausch an, der mit Blick auf die Kostensituation ebenso wie auf den enormen logistischen Aufwand vereitelt wurde.

Arnold, der das letzten Flotten-Remake im Jahr 2005 – damals noch nicht als Fuhrparkleiter – beobachtet hat, erinnert sich an den vor allem für die liefernden Autohändler fast untragbaren Aufwand: „Unser Volkswagen-Händler musste große Freiflächen für den Tag anmieten, um sowohl die Neufahrzeuge als auch die zurückgegebenen Fahrzeuge abstellen zu können. An diesem Tag quälten sich unzählige Sattelschlepper mit Neuwagen durch unser kleines Besigheim. Ein Aufwand, der sich durch das zweifellos sehenswerte Fahrzeugspektakel allerdings nicht rechtfertigen ließ."

In Zukunft will Fuhrparkmanager Arnold zum einen im Vorfeld bei jedem Neuvertrag eine voraussichtlich zu erzielende Laufzeit-Laufleistungs-Kombination anstreben und gleichzeitig während der Vertragslaufzeit exakt monitoren, wie sich die Laufleistungen bei den einzelnen Fahrzeugen entwickeln. Danach sollen dann möglicherweise Leasingverträge angepasst werden. Für eine Vielzahl der derzeit bestehenden Verträge hat er unter Kostengesichtspunkten mit Masterlease eine Vertragsverlängerung von durchschnittlich 13 Monaten verhandelt. Das gewährleistet schon mal Entspannung in der Fuhrparkkasse, bildet allerdings nur den Auftakt für eine künftige strategische Herangehensweise an das Vertragswesen.

Arnold weiß, dass gerade in wirtschaftlich angespannten Zeiten auch der Personalbestand an Konstanz verliert. So muss

> Die strategischen Fuhrparkentscheidungen werden auf der Grundlage individueller Reportings getroffen.

er klug taktieren, wenn zum Beispiel ausscheidende Mitarbeiter einen Firmenwagen zurücklassen, der noch monate- oder jahrelang unterwegs sein sollte, damit die Kalkulation aufgeht. „In solchen Fällen wäre für mich eine vorzeitige Vertragsauflösung nur der allerletzte Ausweg. In der Regel kann ich durch einen geschickten Austausch innerhalb des Fuhrparks eine kostengünstigere Lösung ergreifen. Dafür muss ich allerdings auf einem validen Laufzeit/Laufleistungs-Reporting aufsetzen können. Gerade erst hat Masterlease mir ein Reporting erstellt, das mir alte Leasingraten vor der Vertragsverlängerung den neuen Raten nach der Vertragsverlängerung gegenüber stellt. Um den Vergleich noch auszuweiten, habe ich jeweils die Leasingraten einer potenziellen Fahrzeugneubestellung daneben stellen lassen", beschreibt der Fuhrparkstratege seine Vorgehensweise.

Einmal im Jahr nutzt Arnold die komplexen Reportings seines Flottendienstleisters, um ein passgenaues Forecast für die im Folgejahr zu erwartenden Fuhrparkkosten zu erstellen. Da die Fuhrparkkosten im Bereich des strategischen Einkaufs immer zu den Top Ten aller Konzernkosten gehören, liegt hier seitens des Controllings immer ein besonderer Augenmerk auf dem Budget, mit dem die Kilometer gemacht werden. „Wir haben gemeinsam mit Komet den Fuhrpark kontinuierlich analysiert und Maßnahmen abgeleitet, die enorme Einsparpotenziale zu Tage gefördert haben. Hierdurch konnten wir einen echten Mehrwert für den Kunden generieren", so Jan Barz, der als Vertriebsmitarbeiter bei Masterlease die Komet Group betreut.

Präzision auch in Rechtsfragen

Im Januar 2009 hat sich das Fuhrparkmanagement von Komet von einem Verwaltungsakt mit Rechtsfolgen getrennt, der zeitlich nicht mehr tragbar war: Die regelmäßigen Führerscheinkontrolle. Als Träger der Halterverantwortung für die Firmenfahrzeuge muss der von der Geschäftsführung beauftragte Fuhrparkleiter sicherstellen, dass sämtliche Fahrzeugnutzer im Besitz einer für das Fahrzeug erforderlichen gültigen Fahrerlaubnis sind. Das muss zudem schriftlich dokumentiert werden. Arnold hat entschieden, diese Führerscheinkontrolle zweimal im Jahr durchzuführen, um – gemessen am Kontrollaufwand - die höchstmögliche Sicherheit zu erhalten, dass alle Fahrzeugnutzer eine Fahrerlaubnis besitzen.

Seinem Bericht zufolge eine Aufgabe, die einen langen Atem erfordert: „Alle sechs Monate die Führerscheine von 114 Fahrzeugnutzern kontrollieren und dokumentieren ist nicht von Pappe. Vor allem dann, wenn die Kollegen in ganz Europa unterwegs sind. In der Vergangenheit hatten wir immer mit einem Zeitaufwand von mehr als zwei Monaten zu rechnen, bis tatsächlich sämtliche Papiere gesichtet und dokumentiert waren. Von den aufreibenden Diskussionen über die Notwendigkeit einer solchen Kontrolle will ich dabei gar nicht erst reden." Konsequenterweise hat er, allein um personelle Ressourcen zu schonen, auch diese Aufgabe an seinen Fuhrparkmanagement-Dienstleister outgesourced. „In Zusammenarbeit mit einem Systemanbieter haben wir mit der elektronischen Führerscheinkon-trolle ein gleichermaßen sicheres wie wirtschaftliches System

Mit Jan Barz, Area Sales Manager beim Leasinggeber Masterlease (rechts), ermittelt Fuhrparkchef Heiko Arnold gerne an der „Fabrik-Bar" Einsparpotenziale im Komet Flottenmanagement.

Die Komet Group GmbH im Portrait

Tools plus ideas – so lautet der Slogan des württembergischen Herstellers von Präzisionswerkzeugen mit dem Schwerpunkt auf Bohrungsbearbeitung. Mit heute rund 1.600 Mitarbeitern weltweit entwickelt und produziert das 1918 gegründete Unternehmen Werkzeuge nach individuellen Vorgaben für die Automobilindustrie, den Maschinenbau und die Luft- und Raumfahrt. Es versteht sich als Spezialist für Sonderlösungen und hat vergangenes Jahr mit dem Bau der so genannten Ideen-Fabrik am Stammsitz Besigheim sein Selbstverständnis als kreativer Experte für Lösungen rund um das Bohren, Reiben, Gewinden und bei mechatronischen Werkzeugen demonstriert. Auf insgesamt 2.500 Quadratmetern ist ein modernes, mehrgeschossiges Fabrikumfeld mit Schulungs- und Konferenzräumen mit modernster Kommunikationstechnik im oberen Gebäudeteil und einer gläsernen Fertigung im Erdgeschoss entstanden. In insgesamt 50 Ländern rund um den Globus ist die Komet Group mit 15 Tochterunternehmen, 40 Service- und Vertriebscentern und 10 Produktionsstandorten vertreten.

zur Führerscheinüberprüfung eingerichtet", so Jan Barz.

Im Laufe des ersten Halbjahres 2009 haben alle Fahrzeugnutzer ein Mikrochip-Siegel auf ihren Führerscheinen erhalten. Damit verbunden war dann auch gleich die erste Führerscheinkontrolle dieses Jahres. Gleichzeitig hat Masterlease das Profil sämtlicher Dienstwagenfahrer bei Komet in eine Datenbank eingegeben. Per SMS oder E-Mail werden die Fahrer zur Kontrolle der Führerscheine an einer der rund 1.000 bundesweit verteilten Prüfstationen aufgerufen und gegebenenfalls an den Termin erinnert. Fuhrparkmanager Arnold erhält nur noch die regelmäßige Reports sowie etwaige Hinweise, wenn ein Fahrer trotz mehrmaliger Aufforderung seiner Pflicht zur Ausweisung des Führerscheins nicht nachgekommen ist.

Sabine Brockmann

Der A.T.U-Rundum-Reifenservice für alle Fuhrparks.

Erleben Sie effizienten Service zu preiswürdigen Konditionen. Informieren Sie sich noch heute über unsere Winterreifenkonditionen oder Reifenpauschalen, maßgeschneidert auf Ihre Fuhrparkbedürfnisse. Fordern Sie einfach weiteres Infomaterial per Email (b2b@de.atu.eu) an.

Übrigens: Wir akzeptieren die euroShell Card als Zahlungsmittel.

ATU
Die Nr.1 Meisterwerkstatt

Dr. Katja Löhr-Müller, Rechtsanwältin

Stuhldrang als Notstand

Auch Durchfall rechtfertigt keine Geschwindigkeitsüberschreitung.

Mit einem etwas anders gelagerten Fall als üblich hatte sich das Oberlandesgericht Düsseldorf in einer Verkehrsordnungswidrigkeitssache zu befassen. Ein Autofahrer war vom Amtsgericht Düsseldorf wegen fahrlässiger Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf einer autobahnähnlich ausgebauten Kraftfahrzeugstraße zu einer Geldbuße von 120 Euro verurteilt worden. Immerhin war er 34 km/h zu schnell.

Gegen das Urteil beantragte der Betroffene die Zulassung zur Rechtsbeschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf. Der Fahrzeugführer begründete die erfolgte Geschwindigkeitsüberschreitung damit, dass er infolge von Durchfall einen so erheblichen Stuhldrang verspürt habe, dass er diesem unverzüglich hätte nachkommen müssen. Hierbei sei es dann zu der Überschreitung der Geschwindigkeit gekommen.

Das OLG Düsseldorf stellte hierzu zunächst klar, dass die Zulassung einer Rechtsbeschwerde bei einer Geldbuße bis zu 250 Euro an strenge Voraussetzungen geknüpft ist. So erfolgt die Zulassung bei so „geringen“ Bußgeldern im allgemeinen nur, wenn hierdurch der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung gedient werden soll. Das kann dann erforderlich sein, wenn verschiedene Gerichte in ähnlich gelagerten Fällen unterschiedliche Rechtsansichten vertreten. Zur Vermeidung einer unübersichtlichen und sich widersprechenden Rechtsprechung kann ein Oberlandesgericht auf Antrag eines der Prozessparteien sich einer solchen Entscheidung annehmen und Grundsätze festlegen, die die untergeordneten Gerichte zukünftig bei ihrer Entscheidung zu beachten haben.

> Die Geschwindigkeitsüberschreitung sei deshalb trotz der „Notsituation“ nicht erforderlich gewesen

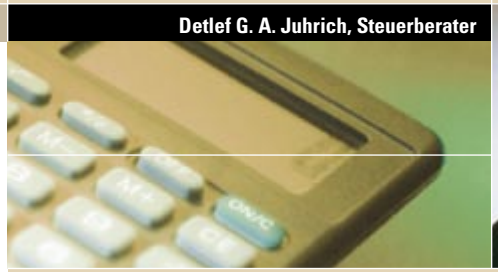
Besondere Situation

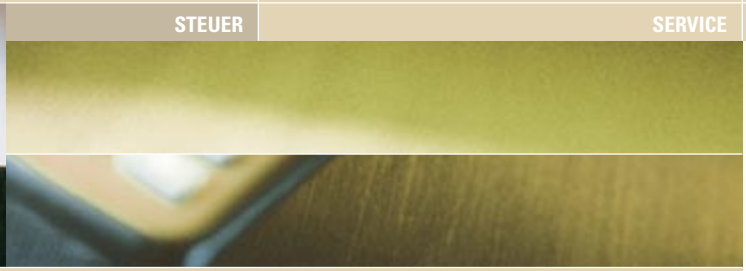
In dem Fall des erkrankten Autofahrers kam es für die Frage der Zulassung der Rechtsbeschwerde deshalb darauf an, ob das Amtsgericht die besondere gesundheitliche Situation des Fahrers bei seiner Entscheidung berücksichtigt und sich mit der Frage eines möglichen Notstandes auseinander gesetzt hat. So wurde bereits durch mehrere Gerichte in der Vergangenheit ein Verkehrsverstoß wegen Durchfalls als Notstand gerechtfertigt, wenn der betroffene Autofahrer hierdurch dem plötzlich aufgetretenen und unabweisbaren Stuhlgang nachkommen wollte.

Im vorliegenden Fall hatte nach Prüfung des OLG Düsseldorf sich das Amtsgericht durchaus mit der Frage eines Notstandes auseinandergesetzt, diesen aber aus tatsächlichen Gründen verneint. So hätte der Betroffene nach Ansicht der Amtsrichterin, die das Urteil erließ, entweder auf dem Seitenstreifen neben der Fahrbahn anhalten und dort seinem Drang nachkommen können oder aber die autobahnähnliche Kraftfahrzeugstraße über eine in der Nähe befindlichen Ausfahrt verlassen können.

Der ersten Alternative schloss sich das Oberlandesgericht Düsseldorf nicht an, insbesondere Hinblick darauf, dass keine Beweiserhebung darüber erfolgt war, ob die Schnellstraße überhaupt einen Seitenstreifen besaß. Die OLG-Richter folgten jedoch der Rechtsauffassung des Amtsgerichts dahingehend, dass die Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit um 34 km/h im Verhältnis zu einem schnellen Verlassen der Schnellstraße keinen nennenswerten Zeitgewinn gebracht habe. Die Geschwindigkeitsüberschreitung sei deshalb trotz der „Notsituation“ nicht erforderlich gewesen. Eine Überprüfung des Urteils durch eine zweite Instanz war nach Ansicht der Richter des Oberlandesgerichts Düsseldorf daher zur Wahrung einer einheitlichen Rechtsprechung nicht erforderlich. Es genügte, dass sich das Amtsgericht überhaupt mit dem Problem Notstand auseinander gesetzt hatte. Der Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde wurde deshalb verworfen. Der Betroffene musste in voller Höhe Zahlung leisten (Beschluss des OLG Düsseldorf, Az. IV 5 Ss (OWi) 218/07 – (OWi) 150/07).

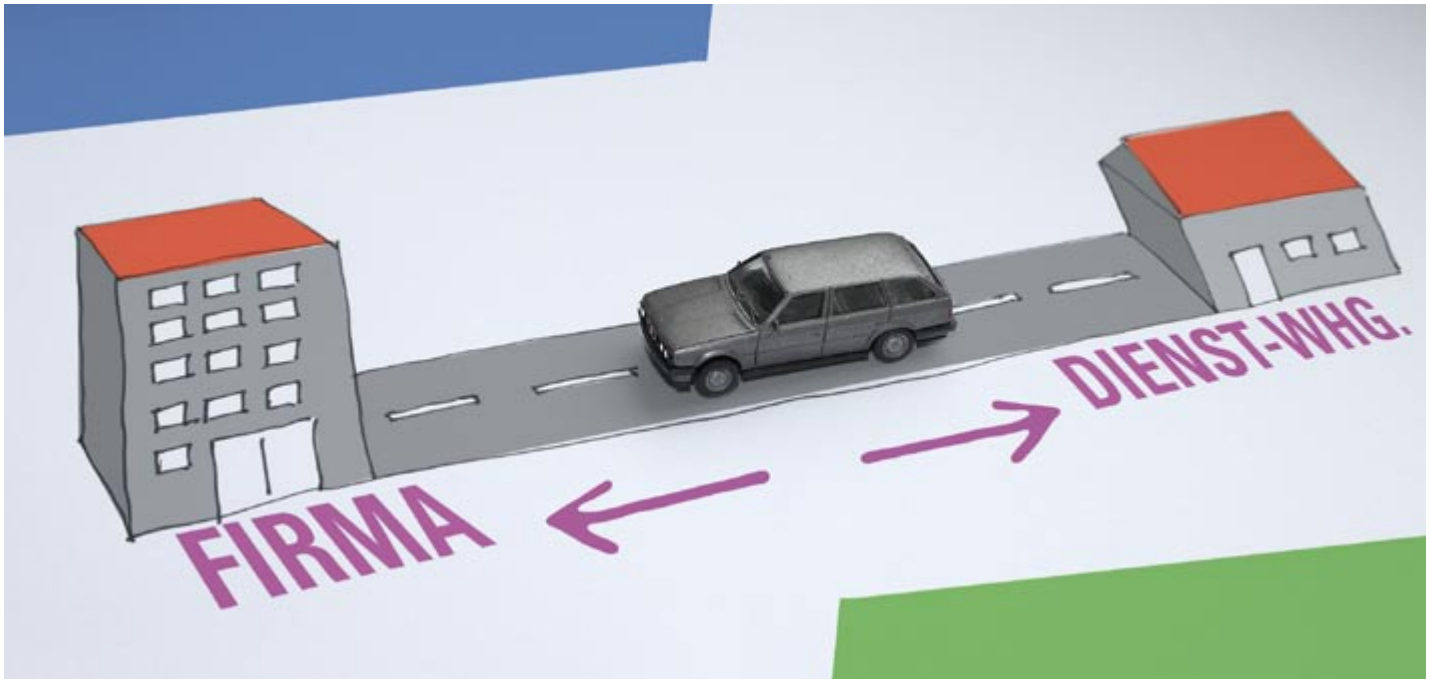
Dr. Katja Löhr-Müller





Privatsache

Fahrten zwischen Dienstwohnung und Firma sind laut Hessischem Finanzgericht keine Dienstfahrten.



Unlängst war das hessische Finanzgericht angerufen worden, um zu entscheiden, ob Fahrten zwischen Dienstwohnung und Firmensitz als Dienstfahrten oder lediglich eingeschränkt als Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstelle zu berücksichtigen seien.

Geklagt hatte ein leitender Angestellter, dem neben einem Dienstwagen mit Chauffeur von seinem Arbeitgeber auch eine Dienstwohnung zugewiesen worden war. Da sich in dieser Dienstwohnung auch ein vom Arbeitgeber eingerichteter Arbeitsbereich zur Wahrnehmung beruflicher Obliegenheiten befand, sah der führende Mitarbeiter dies als seine zweite Arbeitsstelle an und die Fahrten zum Betrieb demzufolge als Dienstfahrten, so dass kein geldwerter Vorteil nach der so genannten 0,03-Prozent-Regel gemäß Paragraf 8 (2) S. 3 EStG versteuert wurde.

Dem trat die Finanzverwaltung entgegen, setzte den zusätzlichen geldwerten Vorteil an und nahm wegen der Fahrergestellung auch noch einen zulässigen Zuschlag von 50 Prozent vor. Die sich daraus errechnende drastische Mehrsteuer wollte der leitende Angestellte nicht hinnehmen und zog nach Kassel vor das hessische Finanzgericht.

> Ein Arbeitszimmer macht noch keine Dienstwohnung

Seine Begründung, die Dienstwohnung sei keine gewöhnliche Wohnung, sondern wegen des darin gelegenen Arbeitsbereichs und der häufigen beruflichen Nutzung neben dem Firmensitz seine zweite regelmäßige Arbeitsstätte, so dass die Pendelfahrten keine Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, sondern voll steuerlich zu berücksichtigende Fahrten zwischen zwei Betriebsfilialen sei, wollten die nordhessischen Richter denn doch nicht so akzeptieren.

In Wohnbereich integriert

Mit Urteil vom 16. März 2009 (Az.: 11 K 3700/05) stellten sie zunächst fest, dass ein Büroraum oder Arbeitszimmer aus einer Dienstwohnung noch keine weitere betriebliche Niederlassung mache, zumal die Büroräume in den Wohnbereich integriert sind und nicht durch einen weiteren separaten Außeneingang betreten werden konnten. Insoweit, so die Richter, seien die Fahrten vom Finanzamt zurecht als Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem entsprechenden geldwerten Vorteil belegt worden. Es wurden zwar Bedenken hinsichtlich des Zuschlags für die Chauffeurgestellung geäußert, es aber letztlich doch dabei belassen, da hier keine günstigere Verwaltungsregelung anwendbar sei.

In einem Punkt hatte die Klage aber dennoch Erfolg. Da der Kläger nur relativ wenige derartige Fahrten pro Monat durchgeführt hatte, insbesondere dann, wenn nach dem Aufsuchen des Betriebssitzes noch andere auswärtige Termine wahrzunehmen waren, sei die gesetzliche Typisierung der pauschalen Zuschlagsregelung nach Paragraf 8 (2) S. 3 EStG hier nicht anwendbar. Der geldwerte Vorteil sei, so der Urteilstenor weiter, in diesem Streitfall durch eine Einzelbewertung der tatsächlich durchgeführten Fahrten zu ermitteln, wobei hilfsweise gemäß Paragraf 8 (2) Nr. 5 EStG ein Ansatz je Entfernungskilometer von 0,002 Prozent des Listenpreises in Betracht komme.

Das Urteil ist noch nicht rechtkräftig. Fuhrparkmanager, die mit vergleichbaren Problemen zu kämpfen haben, sollten gegen belastende Bescheide daher Einspruch einlegen und Ruhen des Verfahrens beantragen.

Detlef G. A. Juhrich

++ AKTUELLE URTEILE ++

Kein kurzfristiger Wechsel des Mietwagenanbieters

Weist die Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers dem Geschädigten, der während der Reparatur einen Ersatzwagen zu einem Tagestarif von 100 Euro angemietet hat, einen günstigeren Mietwagentarif (50 Euro) bei einem örtlichen Anbieter nach, ist der Geschädigte jedenfalls dann nicht zum Wechsel des Vermieters verpflichtet, wenn er den teureren Mietwagen bereits angemietet hat und die Reparaturdauer ohnehin nur fünf Tage beträgt. (BGH vom 13.01.2009, Az. VI ZR 134/08)

rp

Fortgesetzte Autofahrt ohne Führerschein

Wird ein Autofahrer während eines Fahrverbotes mehrmals beim Fahren erwischt, wird er auch für jede einzelne Fahrt wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis bestraft. Hingegen liegt nur eine einheitliche Straftat vor, wenn die Fahrt lediglich unterbrochen wird. Die Strafe fällt dann erheblich niedriger aus, als bei der Verurteilung wegen mehrerer Fahrten ohne Führerschein. Das Landgericht Potsdam geht auch dann von einer einzigen (Dauer-)Straftat aus, wenn der Fahrer nach einer Polizeikontrolle seine Fahrt fortsetzt und nach kurzer Unterbrechung am Zielort die Rückfahrt antritt und er die sofortige Rückfahrt von vornherein beabsichtigt hat. (LG Potsdam vom 04.12.2008, Az. 27 Ns 116/08)

rp

Vorfahrtsverletzung durch angetrunkenen Fahrer

Fährt ein Pkw-Fahrer mit 0,7 Promille in eine wenig übersichtliche bevorrechtigte Straße ein und kollidiert dort mit einem die zulässige Höchstgeschwindigkeit beachtenden Kraftfahrzeug, so ist von einer grob fahrlässigen Verursachung des Unfalls auszugehen. Demzufolge muss die bestehende Vollkaskoversicherung den Eigenschaden des Unfallverursachers nicht bezahlen. (OLG Saarbrücken vom 28.01.2009, Az. 5 U 698/05-102)

rp

Keine Pflicht zur Ersatzbeschaffung über das Internet

Wird aus einem Fahrzeug ein Navigationsgerät gestohlen, muss sich der Geschädigte von seiner erstattungspflichtigen Teilkaskoversicherung nicht darauf verweisen lassen, er hätte das Ersatzgerät günstiger über das Internet erwerben können. Eine Verpflichtung der Beschaffung über das Internet ist von vornherein ausgeschlossen, wenn der Geschädigte nicht über einen Internetzugang verfügt.

Aber auch dann, wenn er auf das Internet zugreifen kann, wäre er – so das Amtsgericht Düsseldorf – nicht verpflichtet, ein neues Navi von einem Internethändler zu erstehen. Er kann sich bei einem gewerblichen Internethändler insbesondere von dessen Seriosität kein Bild machen und kann das Gerät vor dem Kauf nicht in Augenschein nehmen, es sei denn, der Händler befindet sich zufällig in der Nähe des Versicherten. (AG Düsseldorf vom 28.11.2008, Az. 27 C 5601/08)

rp

Wassereintritt berechtigt zum Rücktritt

Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat entschieden, dass Wassereintritt bei Neufahrzeugen aufgrund einer undichten Stelle einen erheblichen Mangel darstellt und somit ein Rücktritt vom Kaufvertrag gerechtfertigt ist. Im Fall trat fünf Monate nach Erwerb eines neuen VW Golf Wasser in den Kofferraum ein. Der Käufer forderte, nachdem er das Auto schon einmal ohne Erfolg zum Verkäufer brachte, um diesen Schaden beheben zu lassen, eine erneute Reparatur. Nachdem weiterhin Wasser in das Fahrzeug eintrat, erklärte er seinen Rücktritt vom Kaufvertrag. In der Vorinstanz war zu klären, ob es sich bei dem Wassereintritt um einen erheblichen Schaden handelt. Das Autohaus argumentierte, dass die Reparaturkosten nur zirka 300 Euro betragen würden und es sich daher um einen geringfügigen Schaden handele. Nicht allein die Höhe der Reparaturkosten, sondern auch mögliche Folgeschäden müssen jedoch nach diesem Urteil beachtet werden. Ein Wassereintritt kann zu Korrosionsschäden führen, wodurch die Lebensdauer des Fahrzeugs verringert wird. Damit sah das Landgericht einen erheblichen Schaden gegeben.

Der Rücktritt vom Kaufvertrag war daher rechtens. (OLG Karlsruhe vom 14.05.2009, Az. 4 U 148/07)

Supermarkt darf Falschparker abschleppen lassen

Der Bundesgerichtshof hatte sich mit der Frage zu befassen, unter welchen Voraussetzungen dem Besitzer eines Supermarktparkplatzes bei unbefugt abgestellten Fahrzeugen ein Selbsthilferecht zusteht und ob er die Wahrnehmung der damit verbundenen Maßnahmen einem Abschleppunternehmen übertragen darf. Die Karlsruher Richter haben beide Fragen bejaht. Jedenfalls dann, wenn – wie hier – an einem Supermarktparkplatz durch entsprechende Beschilderung darauf hingewiesen wird, dass verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge kostenpflichtig beseitigt werden, ist ein Abschleppen von Falschparkern nicht unverhältnismäßig. Im entschiedenen Fall, musste der Falschparker die Abschleppkosten in Höhe von 150 Euro bezahlen. Für die gleichzeitig erhobenen Inkassogebühren von 15 Euro sah das Gericht jedoch keine Rechtsgrundlage. (BGH vom 05.06.2009, Az. V ZR 144/08)

rp

Falsche Betankung kostet nicht zwangsläufig den Versicherungsschutz

Nach einem Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf kostet das Betanken eines Autos mit dem falschen Kraftstoff nicht zwangsläufig den Versicherungsschutz. Vielmehr dürfe dem (privaten) Autofahrer nicht ohne weiteres grobe Fahrlässigkeit angelastet werden. Das Gericht gab der Zahlungsklage eines Fahrzeughalters gegen seine Vollkaskoversicherung statt. Der Kläger hatte versehentlich Benzin statt Diesel getankt. Beim Weiterfahren geriet das Fahrzeug in Brand. Die Versicherung hielt dem Autofahrer einen grob fahrlässigen Bedienungsfehler vor. Das OLG sah die Sache anders: Eine solche Verwechslung der Zapfsäulen sei nicht völlig ungewöhnlich. Es sei auch nicht davon auszugehen, dass ein Fahrer gar nicht geprüft habe, welchen Kraftstoff sein Wagen brauche. (Aktenzeichen: 4 U 12/08) Im Arbeitsrecht, also zwischen Arbeitnehmer und -geber, gilt dagegen eine besondere Fürsorgepflicht. Eine Falschbetankung gilt dort weiter als grob fahrlässig und der Fahrer bleibt haftbar.

S-U

Das Fuhrparkmanagement- und Leasing-ABC

über 250 Fachbegriffe zusammengestellt und erläutert von Helmut Pätz unter Einbeziehung von Literatur und Veröffentlichungen von Anbietern.

S

Sale and lease back

Befinden sich Objekte (z. B. Pkw) bereits im Eigentum des Kunden und sollen diese Objekte an eine Leasinggesellschaft verkauft werden, um sie hinterher von der Leasinggesellschaft zu lease, spricht man von sale and lease back.
Dies bedeutet: das Leasingobjekt wechselt nicht den Besitzer, sondern nur den Eigentümer. Der bisherige Eigentümer bekommt vom neuen Eigentümer den Marktwert oder Afa-Wert bezahlt. Der neue Eigentümer – also die Leasinggesellschaft – muss jedoch zusätzlich sicherstellen, dass sie lastenfreies Eigentum erworben hat. Daher wird die Leasinggesellschaft immer eine Freigabe der Objekte aus der Hypotheken-Zubehörhaftung oder aus dem Vermieter-Pfandrecht verlangen. Manchmal kann es auch notwendig sein, zusätzlich eine Lieferantenbestätigung zu liefern, die bestätigt, dass das Objekt frei von Forderungen des Lieferanten ist.
Der bisherige Eigentümer nutzt dann die Objekte bis zum vereinbarten Leasingende. Für die Nutzung zahlt er die vertraglich vereinbarte Leasingrate. Bei Vertragsende wird das Leasinggut an die Leasinggesellschaft übergeben, und jene verwertet es freihändig, wie auch bei jedem anderen Leasingvertrag.

Schadenmanagement

Ein professionelles Schadenmanagement umfasst nicht nur die Abwicklung von Unfällen, die Beschaffung von Mietwagen und Auswahl der benötigten Werkstätten, sondern beinhaltet zusätzlich auch noch eine akribische Untersuchung eines jeden Unfalls im Vergleich zu allen anderen Unfällen innerhalb eines Fuhrparks. Eine penible Schadensverlaufbetrachtung nebst deren Ursachen bietet den Ansatz, über geeignete Maßnahmen wie Fahrertrainings, -beteiligungen, andere Fahrzeuge, andere Deckungskonzepte und ähnliches nachzudenken und gegebenenfalls umzusetzen. Ein Schadenmanagement kann selbst oder durch Dritte, wie Fuhrparkmanagement-, Fullservice-Leasing- oder Schadenmanagementgesellschaften durchgeführt werden. Externe Anbieter verfügen häufig über Spezialisten für ein optimales Schadenmanagement.

Sicherungsbestätigung

Üblicherweise wird der Leasinggeber innerhalb seiner AGBs oder seines Rahmenvertrages den Leasingnehmer verpflichten, die Leasingobjekte ausreichend zu versichern – etwa gegen Beschädigung, Diebstahl und Untergang. Der Leasingnehmer, hier der Fuhrparkbetreiber, ist dann verpflichtet seinem Versicherer anzuzeigen, dass sich die Objekte im Eigentum einer Leasinggesellschaft befinden. Die Versicherung erstellt dem Leasinggeber einen Sicherungsschein, der festhält, dass Versicherungsleistungen im Schadensfall nur an den Leasinggeber beziehungsweise mit dessen Einverständnis ausbezahlt werden. Nur bei wirklich exzellenten Bonitäten wird ein Leasinggeber regelmäßig auf die Ausstellung von Sicherungsscheinen verzichten.

Steuerliche Vorteile beim Leasing

Leasingraten sind steuerlich voll abzugsfähige Betriebsausgaben. Dies hat zur Folge, dass sich die Gewerbe-, Einkommens- und Körperschaftssteuer verringert. Gleichzeitig spart ein Leasingnehmer auch die Kapital- und Vermögenssteuer, die beim Kauf eines Leasingobjektes anfallen würde.

T

Totalschaden

Für Totalschäden oder sonstige Beschädigungen des Leasingobjektes ist ausschließlich der Leasingnehmer verantwortlich, da sich in dessen alleiniger Verfügungsgewalt das Leasingobjekt während der Vertragslaufzeit befindet. Der Leasingnehmer hat bei einem Totalschaden dem Leasinggeber den noch offenen Buchwert sowie den auf die Laufzeit bezogenen Gewinn zu ersetzten. Da der Buchwert – bedingt durch die lineare Zahlung der Leasingraten – häufig höher ist als der reale Marktwert des Leasingobjektes, muss der Leasingnehmer mit zusätzlichen Belastungen rechnen, die nicht von der Versicherung gedeckt sind. Dies können bei Totalschäden im ersten Drittel einer Laufzeit bis zu 20 Prozent des Objektwertes sein, da die Versicherer nur noch selten den Neuwert, sondern meistens nur den Zeitwert ersetzen.

U

Übernahmebestätigung

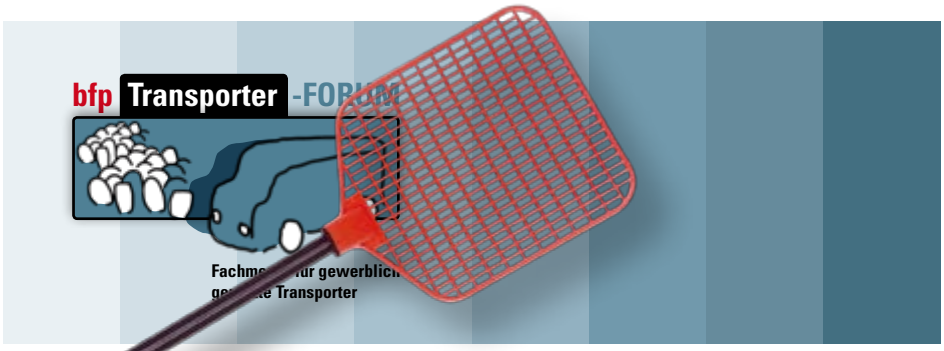
Durch die leasingtypische Übernahme- beziehungsweise Abnahmebestätigung bestätigt der Leasingnehmer, im Fuhrpark also der Fuhrparkbetreiber oder der Fahrer als Vertreter, die vollständige und korrekte Lieferung des bestellten Objektes. Darüber hinaus wird mit dem Dokument die ordnungsgemäße und mängelfreie Lieferung sowie die Betriebsfähigkeit des Leasingobjektes bestätigt. In der Regel beginnt mit dem Datum der Übernahmebestätigung die Laufzeit des Leasingvertrages.

Umdeutung eines Leasingvertrages

Dies bedeutet die steuerliche Nichtanerkennung eines Leasingvertrages bezüglich der Zurechnung des Leasingobjektes bei der Leasinggesellschaft. Die Folge sind neben der nachträglichen Aktivierung des Leasingobjektes im Anlagevermögen des vermeintlichen Leasingnehmers auch Steuernachzahlungen und zusätzlich hohe Steuerstrafen.
Gründe für die Umdeutung – durch das Finanzamt – können sein:

- Die Laufzeit des Leasingvertrages (Restwertvertrag) liegt unter 40 (bei Pkw 29 Monate) oder über 90 Prozent (bei Pkw 65 Monate) der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.
- Bei einem Teilamortisationsvertrag (unabhängig ob Restwert- oder Km-Vertrag) wurde dem Leasingnehmer die nachweisbare Zusage gegeben, das Objekte bei Vertragsende zum Restwert kaufen zu können.
- Das Leasingobjekt wurde bei Vertragsende durch einen Dritten zum Restwert erworben, der mit dem Leasingnehmer in einem wirtschaftlich direkt abhängigen Verhältnis steht (Tochtergesellschaft, Ehefrau des Inhabers, Mitarbeiter, etc.).
- Bei einem Vollamortisationsvertrag wurde dem Leasingnehmer zugesagt, das Objekt bei Vertragsende zu einem Betrag kaufen zu können, der unter dem Restbuchwert gemäß Leasingerlass beziehungsweise unter dem voraussichtlichen gemeinen Wert (Verkehrswert: Pkw z.B.: GTÜ/Dekra-Schätzung Händler-Verkauf) liegt.

... WEITER IN DER NÄCHSTEN AUSGABE ...



Acht auf einen Streich

Das erste Forum für alle Fuhrparks mit Transportern bietet Gespräche, Testfahrten und eine Reihe von Vorträgen mit wichtigen Informationen.

Einen Fuhrpark mit Transportern zu managen ist keine leichte Aufgabe. Das fängt mit der Auswahl geeigneter Fahrzeuge, deren Ausrüstung sowie der Finanzierungsform an und hört mit den Kenntnissen einer Reihe rechtlicher, versicherungstechnischer und steuerlicher Belange noch längst nicht auf. Wer dabei bestrebt ist, das Optimum an Effizienz und Kosten zu erreichen, der hatte in der Vergangenheit viele Wege zu gehen. Nehmen wir als Beispiel allein nur die Punkte Fahrzeugwahl und Finanzierung. Um reinen Gewissens sagen zu können, er habe das für seinen Fuhrpark geeignetste Fahrzeug gewählt, muss ein Fuhrparkverantwortlicher gleich mehreren Autohäusern einen Besuch abstatten. Für diese Termine mit Probefahrten wird man an mehreren Tagen für längere Zeit aus dem Haus sein.

Welche Partner wähle ich?

Im Prinzip gilt das gleiche, wenn man sich bei der Finanzierungsart für Leasing entschieden hat und sich auf die Suche nach einem passenden Anbieter macht. Auch hier wird man einige Zeit und Gespräche investieren müssen, bis man einen guten Partner mit Kompetenz in Sachen Transporter gefunden hat. An wen soll ich mich bei den Reifenspezialisten binden, welche Fahrzeugeinrichtungen kommen für uns in Frage, welche freie Werkstattkette wäre eine Alternative, an wen kann ich das Fuhrparkmanagement eventuell outsourcen, von wem lasse ich Autotelefone in die Fahrzeuge einbauen? Ein guter Fuhrparkmanager ist ständig auf Achse.

Viele der notwendigen Wege lassen sich nun vermeiden beziehungsweise in einem Aufwasch erledigen. Die Lösung heißt Transporter-FORUM und ist eine Veranstaltung, die speziell auf die Bedürfnisse von Fuhrparks mit Leichten Nutzfahrzeugen im Bestand zugeschnitten wurde. Unter dem Namen „bfp Transporter-FORUM – Fachmesse für gewerblich genutzte Transporter“ – gibt es die erste Veranstaltung am 28. und 29. Oktober 2009 in den beiden neuen Veranstaltungshallen am Nürburgring. Bei dieser neuen Fachmesse dreht sich alles um die Lastesel im Fuhrpark, angefangen beim Kastenwagen bis hin zum Kleintransporter bis 3,5 Tonnen.

Viele Anbieter beisammen

Ähnlich wie beim Fuhrpark-FORUM für Pkws, der seit Jahren etablierten größten Fachmesse dieser Branche in Deutschland, werden dabei vorab Gesprächstermine zwischen Ausstellern und Besuchern vereinbart. Für jeden Fuhrparkmanager mit Transportern im Fuhrpark bedeutet dies: Statt vieler Wege und vieler Tage Arbeit kann ich hier nach dem erweiterten Motto des tapferen Schneiderleins vorgehen: Acht auf einen Streich. Denn die Aussteller lassen sich grob in acht Kategorien einteilen: Als größte Gruppe wären da zunächst die Anbieter der „Hardware“ für den Fuhrpark, nämlich die Hersteller. Vor Ort werden mit einer einzigen Ausnahme alle marktführenden Autobauer vertreten sein: Citroën, Fiat, Ford, Hyundai, Iveco, Nissan, Opel, Peugeot, Renault und Volkswagen Nutzfahrzeuge werden ihre Transporter-Palette präsentieren. Und mit den Autoherstellern sind wir beim ersten großen Vorteil, den das Forum gegenüber einer üblichen Messe bietet.

Am Nürburgring bleibt der Transporter nämlich nicht nur ein statisches Ausstellungsstück im schönen Scheinwerferlicht, nein, hier können die Fahrzeuge auch zur Probe auf die Landstraßen der Eifel gelenkt werden. Das bedeutet, dass man als Fuhrparkmanager den direkten Vergleich zwischen verschiedenen Modellen anstellen kann, Vor- und Nachteile der einzelnen Modelle gegenüber den Konkurrenzprodukten an ein oder zwei Tagen im wahrsten Sinne zu „erfahren“ vermag. Wir halten also fest: Ein Besucher erspart sich im Extremfall den Besuch in zehn Autohäusern.

Wichtig: Die Aus- und Aufbauer

Die zweite große Gruppe der Aussteller sind die Fahrzeugausrüster, die oftmals sehr spezifiziert nach den Bedürfnissen ihrer Kunden die Fahrzeuge mit allerlei Stausystemen versehen. Wie bei den Herstellern sind auch dabei die Marktführer vor Ort: Aluca, Bott, Fami, Logic Line, Mad, Marquardt, Plastipol-Scheu, Sortimo und Würth zeigen ihre Produkte am Objekt. So lässt

sich einmal praxisnah ausprobieren, welches System für die eigene Transporterflotte am tauglichsten scheint. Da in Zeiten, wo auch Firmen stärker auf den Geldbeutel schauen müssen, die Freien Werkstattketten an Attraktivität gewinnen, sind auch diese stark auf unserem Forum vertreten. A.T.U, Europarts, Coparts, Global Automotive Services und Schaeffler werden am Nürburgring ihr Leistungsspektrum präsentieren.

Zahlenmäßig ebenso stark wie die Werkstätten sind die Telefon- und Telematik-Anbieter auf dem Transporter-Forum. Gerade im Bereich Transporter sind Flottensteuerung und Telekommunikation von zunehmender Bedeutung. Hier zeigen Digicore, Klaus Autotelefone, MTM, Wollnikom und Yellow Fox, was moderne Elektronik zu leisten imstande ist und wie nützlich sie in der täglichen Praxis sein kann.

Dass richtiges Schuhwerk wichtig ist, das wissen nicht nur Bergsteiger. Das richtige Schuhwerk für die Transporter auszuwählen, das kann richtig Geld sparen. Und so könnte ein Besuch bei den auf dem Forum vertretenen Reifenspezialisten Euromaster und Vergölst lohnen.

Die Finanzierungsform Leasing bleibt gerade in unsicheren Zeiten auch bei Transportern eine überlegenswerte Alternative. Bei Athlon und Volkswagen Leasing kann man sich einmal vorrechnen lassen, wie viel man auf diese Weise einsparen kann.

Software und Beschrifter

Wer einmal die Vorteile einer guten Software für die Verwaltung seines Fuhrparks kennen gelernt hat, der möchte sie nicht mehr missen. Lassen Sie sich am Nürburgring von Hiepler + Partner oder dem Softwarebüro Zauner + Partner demonstrieren, wie deren Programme arbeiten.

Und in der achten Gruppe der Aussteller finden sich diverse Dienstleister, deren Angebot für Transporter-Fuhrparks interessant ist. Dazu zählen Auto-Online als Partner für Remarketing via Internet, der Scheibenspezialist Carglass, Erdgas Mobil in Sachen alternativer Antrieb, die Fahrzeugbeschrifter Signal Reklame, Prime Design Dachträgersysteme, die Fachleute beim Fuhrparkmanagement von Fleetlevel+ und HPI Fleet, FSP Schadengutachter, Nexmo Solutions als Experten für Fahrzeugdaten, die Firma SFC, die Brennstoffzellen zur mobilen Energieversorgung anbieten, und Pewag Schneeketten.

Sie sehen: Auf dem Fuhrpark-Forum schafft man acht auf einen Streich.

Wichtige und nützliche Informationen

Doch bei den Kontakten zu vielen Anbietern in kurzer Zeit ist der Nutzen, den das Transporter-Forum den Fuhrparkverantwortlichen bietet, noch längst nicht erschöpft. Die Ausstellung wird begleitet von einem zweitägigen Fachprogramm mit praxisbezogenen Vorträgen und Workshops. Die Teilnahme an diesem Fachprogramm sowie der Besuch der Ausstellung sind für vorregistrierte Fachbesucher sogar kostenfrei möglich.

Schon jetzt ist dabei sicher, dass der ein oder andere Besucher mit dem festen Vorsatz vom Nürburgring wieder nach Hause fährt, in seinem Fuhrpark etwas ändern zu müssen. Dafür sorgt gleich eine ganz Reihe hochinteressanter und äußerst nützlicher Vorträge.

Regelmäßig für große Augen sorgen zum Beispiel die Ausführungen unserer Rechtsanwältin Dr. Katja Löhr-Müller, die sich den rechtlichen Fallstricken im Transporter-Fuhrpark widmet. Ihre Themen lauten: Welcher Führerschein für welches Fahrzeug, Aufzeichnungspflichten von Lenkzeiten, manuelle und digitale Aufzeichnungen sowie Bescheinigung über arbeitsfreie Tage und Ausnahmen von der Aufzeichnungspflicht.

Handfeste Tipps

Handfeste Tipps für die tägliche Praxis wird der Chef der bfp fuhrpark + management Akademie, Helmut Pätz, in seinem Vortrag liefern. Unter dem Titel „Fuhrparkmanagement von A bis Z“ widmet sich der Fachmann den Fragen, die allen Fuhrparkverantwortlichen auf den Nägeln brennen: Leasen oder kaufen? Fahrzeuge verkaufen oder verkaufen lassen? Selbermachen oder Services einkaufen? Reifenkonzepte für Nutzfahrzeuge, Versicherungskonzepte für den Nutzfahrzeugfuhrpark sowie Reporting oder Blindflug der Kosten?

Der Unternehmensberater Martin Peters wird sich in seinem Vortrag auf das wichtige Thema Ladungssicherung konzentrieren (der Fokus auf die UVV dann im folgenden Workshop) und die aktuelle Situation im Straßenverkehr im Hinblick auf die Ladungssicherung ansprechen. Anschließend wird er die Verantwortungen und Haftungen für alle Beteiligten der Ladungssicherung (strafrechtlich und zivilrechtlich) erläutern und auf die Bedeutung der VDI 2700 im Zusammenhang mit der Definition der anerkannten Regeln der Technik eingehen. Die Ablegereife (wann dürfen Ladungssicherungsmittel nicht mehr verwendet werden) und das Thema Ladungssicherung in der neuen gesetzlichen Berufskraftfahrerqualifikation schließen den Vortrag ab.

Workshops

Der Fachbuchautor und Trainer Markus Mertens wird sich in seinem Vortrag auf das wichtige Thema Lenk- und Ruhezeiten konzentrieren (Fahrpersonalverordnung, RL 561/2006) und die aktuelle Situation in Hinblick auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und die neuen gesetzlichen Kontrollansprüche des Gesetzgebers darstellen. Darüber hinaus die aktuellen Ausnahmen (z.B. Hand-

Stand: 22.09.2009

Die Austeller
A.T.U
Adam Opel GmbH
ALUCA
Athlon Car Lease
AUTOonline
BOTT
Carglass GmbH
Citroën Deutschland AG
Continental
DigiCore
erdgas mobil
EUROMASTER GmbH
EUROPART
Fami
Fiat Professional
Fleetlevel+
FORD WERKE GMBH
FSP SWD GmbH
G.A.S.
Hiepler + Partner
HPI Fleet
HYUNDAI
Iveco Magirus AG
Klaus Autotelefone GmbH
Logic Line
mad
Marquart GmbH
MTM Mobilfunk Vertr. u. Serv. GmbH
NEXMO solutions GmbH
Nissan
Peugeot Deutschland GmbH
pewag Schneeketten Deutschland GmbH
Plastipol-Scheu Fahrzeugeinrichtung
Prime Design Europe
RENAULT
Schaeffler Automotive Aftermarket
SFC Smart Fuel Cell AG
SIGNal Reklame GmbH
Softwarebüro Zauner + Partner
Sortimo
Vergölst (Fleetpartner)
Volkswagen Leasing GmbH
Volkswagen Nutzfahrzeuge
Wollnikom GmbH
Würth ORSYmobil-Fahrzeugeinrichtung
YellowFox

Die Vorträge und Workshops	
	Mittwoch, 28. Oktober 2009
Vortrag	**Fuhrparkmanagement von A bis Z für den Transporter-Fuhrpark** **Helmut Pätz,** *Trainer und Coach,* insight … Gesellschaft für Training, Coaching und Consulting
Vortrag	**Unfallverhütungsvorschriften und Ladungssicherung im Transporter-Fuhrpark** **Martin Peters,** *Unternehmensberater,* automotive.concepts
Workshop	**Lenk- und Ruhezeiten – Erfahrungsaustausch**
Vortrag	**EFOY Pro Brennstoffzelle – Zuverlässige Stromerzeugung im Sonderfahrzeug** **Kai Steckmann,** *Sales Account Manager,* SFC Smart Fuel Cell AG
Workshop	**Die Umsetzung der UVV – Erfahrungen aus der Praxis**
Vortrag	**Lenk- und Ruhezeiten – Das müssen Sie wissen** **Markus Mertens,** *Polizeibeamter, Fachbuchautor, Trainer,* Bildungszentrum Eifel
Vortrag	**Kosten in Nutzfahrzeugflotten und Ansätze zur Kostenoptimierung** **Hans-Jürgen Neumann,** *Geschäftsführer,* Fleetlevel+ Services GmbH

	Donnerstag, 29. Oktober 2009
Vortrag	**Digitaler Tachograf – Auswertungstechniken, Anwendungen, Ausnahmeregelungen und gesetzliche Vorgaben** **Markus Mertens,** *Polizeibeamter, Fachbuchautor, Trainer,* Bildungszentrum Eifel
Vortrag	**Halterhaftung im Transporter-Fuhrpark** **Helmut Pätz,** *Trainer und Coach,* insight … Gesellschaft für Training, Coaching und Consulting
Workshop	**Der Digitale Tachograf in der Praxis – Erfahrungsaustausch**
Vortrag	**Berufskraftfahrerqualifikation: Gesetzliche Vorgaben, Inhalte und Schulungsmodule** **Martin Peters,** *Unternehmensberater,* automotive.concepts
Workshop	**Halterhaftung – Beispiele aus der Praxis**
Vortrag	**Rechtliche Fallstricke im Transporter-Fuhrpark** **Dr. Katja Löhr-Müller,** *Rechtsanwältin,* GROTH • MÜLLER • ZANDER

werkerregelungen) und die Einteilung ab und für welche Fahrzeug-Kategorie welche gesetzliche Basis zu Grunde gelegt wird.

Anregende Diskussionen und besten Erfahrungsaustausch unter Fuhrparkmanagern versprechen die vier Workshops, die auf dem Forum stattfinden werden. Hier bleiben die Umsetzung der UVV, die Lenk- und Ruhezeiten, der digitale Tachograph und die Halterhaftung keine graue Theorie.

Nicht zu unterschätzen sind die vielen Kontakte, die man auch zu anderen Fuhrparkmanagern knüpfen kann.

Und wer viel arbeitet, der soll auch feiern, und deshalb gibt es zum Abschluss des ersten Veranstaltungstages die wohlverdiente Messe-Party mit reichhaltigem Buffet, Bier, Wein und Live-Musik.

Damit empfiehlt sich das Transporter-FORUM nicht nur für Fuhrparkmanager mit mittleren und großen Transporter-Fuhrparks, sondern auch für Geschäftsführer mittelständischer Handwerksunternehmen, die fünf und mehr Kleintransporter einsetzen, sowie Betreiber freier Werkstätten.

Kommen Sie an den Nürburgring – der Besuch lohnt in vielerlei Hinsicht!

Weitere Infos gibt es unter: www.transporter-forum.de oder Telefon 06131/62776-16.

fuhrpark + management AKADEMIE

Praxiswissen für Fuhrparkmanager

Seminare, die sich auszahlen

Fuhrparkmanager

Zertifizierter Fuhrparkmanager

Kompakt: 5 Bausteine inkl. Zertifizierung und Tutorenbetreuung
Kompetent: Nur dta-zertifizierte Fachtrainer
Konzept: Seit mehr als 7 Jahren bewährtes Seminarkonzept

Esslingen (bei Stuttgart)

Baustein 1:	26. - 27. Oktober 2009
Baustein 2:	23. - 25. November 2009
Baustein 3:	12. - 13. Januar 2010
Baustein 4:	22. - 24. Februar 2010
Baustein 5:	19. - 20. April 2010

NEU: Zusatztermine in Süddeutschland

Schon über **300** Absolventen seit 2001

Großkundenberater

Zertifizierter Fuhrparkmanagementberater ™

- Termine auf Anfrage -

Die Ausbildung für Großkundenberater bei Autoherstellern, Autohändlern und Fuhrparkdienstleistern

Schon über **200** Teilnehmer

Einzel-Seminare

Schon über **1.000** Teilnehmer seit 2001

Fuhrparkrecht (Basisseminar)
16. – 17.11.2009 Esslingen (bei Stuttgart)

NEU! Der optimale Einkauf von Fuhrparkdienstleistungen
für kleinere bis mittlere Fuhrparks mit ca. 10 – ca. 100 Fahrzeugen
12. – 13.10.2009 Bensheim

Fuhrparkmanagement compact
9. – 10.11.2009 Esslingen (bei Stuttgart)

Weitere Infos:

Hotline:
06131 62776-16
oder unter
www.fuhrpark.de

Houston, wir haben kein Problem ...“

Die kalte Jahreszeit kündigt sich an:
Zeit, die neuen Winterreifen vorzustellen.

Wie er wohl aussehen mag, der Reifen der Zukunft? Ganz konkrete Gedanken über seine Zusammensetzung – an der runden Form wird wohl noch festgehalten – haben sich die Entwicklungsingenieure von Goodyear gemacht. Und sie haben einen Pneu zur Serienreife gebracht, der ganz ohne Luft auskommt und in der Lage ist, auch große Fahrzeuge über lange Strecken zu tragen. Klingt gut, hat nur den einen Nachteil, dass dieser Reifen bei der nächsten Mondexpedition zum Einsatz kommen soll.

Der in Zusammenarbeit mit der amerikanischen Raumfahrtbehörde Nasa entwickelte Reifen besteht aus 800 tragenden Metallfedern, die wie ein einfaches Netz ineinander verwoben sind und dadurch stabil und selbsttragend sind. Damit ist der Pneu extrem haltbar und sehr energieeffizient, denn das Feder-Design passt sich der Oberflächenform an, um die nötige Traktion zu liefern. Im Unterschied zum alten Mondreifen – immerhin schon 37 Jahre nicht mehr im Gebrauch - wird die Energie, die bei der Verformung der Reifen entsteht, an das Fahrzeug zurückgegeben, wenn die Federn wieder in ihre alte Position springen. Es entsteht keine Reibungswärme wie bei normalen Reifen.

Der Hauptgrund für die Notwenigkeit des sicherlich immensen Forschungsaufwand ist jedoch, dass herkömmliche Gummipneus auf unserem Erdtrabanten nicht eingesetzt werden können. Die Eigenschaften von Gummi verändern sich sehr stark durch extreme Kälte und extreme Hitze. Je nachdem, ob das Fahrzeug auf der Schatten- oder der Sonnenseite des Mondes zum Einsatz kommt, müssten die Astronauten neue Reifen aufziehen. Man wird also auch zukünftig kaum hören: Houston, wir haben ein Jahreszeiten-Problem und müssen Reifen wechseln….

Anders jedoch die Autofahrer des blauen Planeten. Ihre Reifen mit klassischen Gummimischungen reagieren noch auf die Außentemperaturen. Jetzt zu Beginn der kalten Jahreszeit ist daher Zeit, sich über die passende Bereifung Gedanken zu machen. Und auch für diese irdische Kältesaison haben die Reifenhersteller wieder fleißig geforscht, Rollwiderstände gesenkt und neue Profile geschnitzt, auf dass die Fuhrpark- und Flottenbetreiber ihre Fahrzeuge mit den passenden Pneus ausrüsten lassen können.

Elfriede Munsch

BRIDGESTONE

Mit gleich drei neuen Winterspezialisten erweitert Bridgestone sein Angebot. Die Blizzak-Modelle LM-30 und LM-35 ersetzen schrittweise die LM-20 und LM-25 Profile, sind also für Fahrzeuge der Kompakt- und Mittelklasse gedacht. Bei den asymmetrischen Profilen wurde eine neue Lamellentechnologie eingesetzt, die zu einer Verbesserung von Kontaktfläche und Griffkanten führt. Die Verwendung einer neuen Laufflächenmischung mit erhöhtem Silika-Anteil steigert außerdem nicht nur die Leistung bei Nässe, sondern sorgt auch für mehr Grip unter allen Wetterbedingungen. Durch eine Gewichtsreduzierung der Karkasse sowie einer leichteren Gürtelkonstruktion konnte der Rollwiderstand der Reifen um bis zu 16 Prozent verringert werden, was zu einem reduzierten Benzinverbrauch führt. Eine weitere Neuerung im Vergleich zu den Vorgängern: Bei LM-30 und LM-35 handelt es sich um zwei unterschiedliche Profile. Auf diese Weise war bei der Produktentwicklung eine bessere Abstimmung auf spezielle Anforderungen möglich. Der Fokus des LM-30 liegt auf Zuverlässigkeit und Sicherheit, der LM-35 steht für winterliches Fahrvergnügen mit Stabilität und Kontrolle auch bei höherer Geschwindigkeit. Der LM 30 ist ab der Größe 155/65 R14 mit der Geschwindigkeitsfreigabe T (bis 190 km/h) freigegeben, der LM 35 beginnt ab 205/55 R16 mit dem Speedindex V (bis 240 km/h).

An die Fahrer von SUV richtet sich der neue Blizzak DM-V1. Er ist speziell für große Allradfahrzeuge ausgelegt und will im Vergleich zum Vorgängermodell besseren Grip auf Schnee und Eis sowie sicheres Handling bei Nässe

Bridgestone Blizzak LM 30

Dunlop SP Winter Sport 3D

Continental Winter Contact TS 830P

Fulda Kristall Montero 3

Goodyear Ultra Grip Performance

bieten - bei gleichzeitig guten Bremsleistungen und sicherem Handling auf nassen und rutschigen Straßen. Eine besondere Gummimischung und eine verbesserte Lamellentechnologie sowie ein neues Reifenprofil tragen dazu bei. Der Reifen deckt das Größenangebot von 215/80 R15 bis zu 275/40 R20 ab.

CONTINENTAL

Continental bringt mit dem Conti Winter Contact TS 830 P einen Winterpneu, der auf die Wirkungsweise elektronischer Fahrerassistenzsysteme abgestimmt ist. Damit die Fahrwerkeingriffe durch elektronische Stabilitätskontrollen möglichst direkt übertragen werden, wurde der Winterspezialist mit einer Null-Grad-Sinuslamellierung versehen, die auf die Übertragung von Längskräften ausgelegt ist. Mit den Sinuslamellen können auch Querkräfte gut übertragen werden, so dass auch bei Fahrzeugen, die nicht mit ESP ausgestattet sind, die Lenk- und Bremsbefehle direkt umgesetzt werden. Sein asymmetrisches Profil ist so gestaltet, dass die Reifenaußenseite mit ihren stabilen Klötzen hohen Grip beim Kurvenfahren und die exakte Umsetzung der Lenkbefehle gewährleistet. Die Reifeninnenseite wurde so ausgelegt, dass ihre Profilelemente eine Vielzahl von Griffkanten ausbilden können, um bei verschneiter oder vereister Fahrbahn ein Maximum an Kraftübertragung für Anfahren und Bremsen zu bieten. Durch eine Vielzahl von Kanälen zwischen den Profilblöcken ist bei Nässe eine schnelle und sichere Entwässerung der Bodenaufstandsfläche möglich. Durch die Verteilung der Profilblöcke im Verhältnis von 2:1 auf der inneren Reifenschulter kann sowohl das Handling auf Schnee wie auch auf trockener Straße deutlich angehoben werden. Gleichzeitig wird das Abrollgeräusch des Reifens verringert. Der neue Conti Winter Contact TS 830 P ist zunächst in 30 Versionen verfügbar und bis zu 270 km/h freigegeben. Los geht es mit der Dimension 205/60 R16 (bis 210 km/h).

DUNLOP

Dunlop hat mit seinem SP Winter Sport 3D die Fahrzeuge der oberen Mittelklasse und der Oberklasse im Visier und bringt nun dafür einige neue Größen in die Regale der Händler. Damit wurde das Größenangebot des Reifens bei den 16-, 17-, 18-, 19- und 20-Zoll-Dimensionen erweitert. Es reicht nun von 185/65 R15 T (bis 190 km/h) bis zu 275/35 R20 W (bis zu 270 km/h).

FULDA

Fulda bringt den neuen Kristall Montero 3. Nach dem Motto: „Schnee haftet auf Schnee am besten“ halten und komprimieren beim Kristall Montero 3 zwei direktionale und gegenläufige Profilrillen den Schnee während des Fahrbahnkontaktes in der Aufstandsfläche und sorgen so für einen verbesserten Grip auf geschlossener Schneedecke. Fulda setzt außerdem auf die „Bubble Blade“ Verbundlamellen-Technologie. Die Verbundlamellen sind im Gegensatz zu klassischen Lamellen nicht gerade geschnitten, sondern weisen in ihrer Mitte eine kugelförmige Ausbuchtung auf. Dank dieses Profildesigns können sich die feinen Lamellen bei starker Kräfteeinwirkung gegenseitig abstützen und knicken bei hohen Seitenführungskräften oder starken Verzögerungswerten nicht so schnell ein. Außerdem konnte durch die Verwendung neuartiger Polymere die Wintereigenschaften des Reifens verbessert werden. Eine gegenüber seinem Vorgänger um fünf Prozent vergrößerte Aufstandsfläche sorgt zudem für eine höhere Laufleistung und verbessert die Traktion auf Schnee und Eis. Großzügig gestaltete V-förmige Profilrillen leiten das Wasser schnell aus der Aufstandsfläche und reduzieren somit die Aquaplaninggefahr. Der Kristall Montero 3 steht ab der Größe 165/70 R 13 (bis 190 km/h).

GOODYEAR

Die Neuheiten bei Goodyear fahren vielleicht demnächst auf dem Mond herum. Auf der Erde stellt der Reifenhersteller neue Größen für seinen Ultra Grip Performance 2 in die Schauräume der Händlerschaft. Der Pneu zielt auf sportliche Fahrzeuge und leistungsstarke Limousinen. Für „Umrüst-Unwillige“ wurde das Angebot des Ganzjahresreifen Vector 4-Season erweitert. Das reicht nun von 13- bis 17-Zoll-Größen.

Michelin Aegelis Alpin

BF Goodrich Winter Slalom KSI

Nokian WR G2

MICHELIN

Michelin denkt an die Transporter-Fahrer und präsentiert den Aegelis Alpin. Dieser ist an den Bedürfnissen der Transporterzunft ausgerichtet und verspricht eine lange Lebensdauer und Robustheit. Dazu haben ihm die Ingenieure eine flache und größere Aufstandsfläche für das Erreichen einer höheren Kilometerleistung und eine widerstandsfähige Gummimischung gegen Abrieb ins Lastenheft geschrieben. Ein spezielles Laufflächenprofil mit offen gestaltetem Schulterbereich und versetzten Profilblöcken verbessert das Fahrverhalten und das Bremsen auf Schnee. Der Pneu verfügt über mehr Lamellen. Diese selbstblockierenden Lamellen mit variabler Geometrie in drei Richtungen helfen, die Gummi-Profilblöcke und damit den gesamten Reifen zu stabilisieren. Die acht Anti-Abriebsblöcke auf den Flanken sind so positioniert, dass sie einen optimalen Schutz des Reifens unter allen Bedingungen bieten. In Verbindung mit der doppelten Karkasslagen-Architektur wird damit das Maximum an Lebensdauer für den Reifen erreicht. Zunächst ist der Reifen in 14 gängigen Größen für 15- und 16-Zoll-Felgen verfügbar.

BF GOODRICH

BF Goodrich, ein Michelin-Konzernmitglied, präsentiert mit dem Winter Slalom KS einen neuen SUV-Reifen. Eine höhere Lamellendichte im Vergleich zum Vorgänger Winter Slalom ist für besseren Grip beim Anfahren, kürzere Bremswege und eine gute Spurführung verantwortlich. Eine optimierte Profiltiefe im Schulterbereich verbessert die Traktion im Matsch und im tiefen Schnee. Rautenförmige Profilblöcke verbessern das Fahrverhalten und erhöhen die Abriebfestigkeit. Eine gleichmäßige Druckverteilung verringert hier den Verschleiß. Der SUV-Pneu ist in den Dimensionen von 15-bis 17-Zoll verfügbar und bis zu einer Geschwindigkeit von 180 km/h freigeben.

NOKIAN

Nokian hat den WR G2 und WR G2 SUV überarbeitet und verspricht nun niedrigeren Spritverbrauch durch geringeren Rollwiderstand, kürzeren Bremsweg bei Nässe, einen stärkeren Aquaplaning-Schutz, eine längere Laufleistung und besseren Grip bei Schnee. Zusätzlich sind drei neue Größen des Reifens in 15 und 16 Zoll erhältlich. Damit ist der Finne in 67 Größen von 14 Zoll (bis 190 km/h) bis zu 20 Zoll-W-Reifen mit 270 km/h Spitze erhältlich. Die Variante für SUV steht in 28 Dimensionen von 15 bis 22 Zoll zur Verfügung.

PIRELLI

Der neue Winter Snowcontrol Serie II von Pirelli will bei den typischen Straßenbedingungen in den Herbst- und Wintermonaten höchste Fahrsicherheit bieten. Der komplett neu entwickelte Winterreifen ersetzt den Snowcontrol Serie I und ist für Stadtautos bis hin zur sportlichen Mittelklasse gedacht. Pirelli verspricht verbesserte Eigenschaften beim Bremsen sowohl auf trockener als auch auf nasser beziehungsweis schneebedeckter Fahrbahn. Durch seinen geringen Rollwiderstand trägt er zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und damit auch zu weniger Schadstoffemissionen bei. Gleichzeitig wurde bei der Herstellung der Gummimischung völlig auf schädliche aromatische Öle verzichtet und dem Reifen zudem eine besonders geringe Geräuschentwicklung mit auf den Weg gegeben. Ab der Größe 195/65 R15 (bis 190 km/h) ist der Pneu erhältlich.

Hersteller	Adresse	Reifen	Dimensionen
Bridgestone Deutschland GmbH	Industriestraße 1, 61352 Bad Homburg v.d.H., Tel. 06172-40801	Blizzak LM-30	ab 155/65 R14
		Blizzak LM-35	ab 205/55 R16
		Blizzak DM-V1	ab 215/80 R15
Continental AG	Büttnerst. 25, 30165 Hannover, Tel. 0511-93801	Coni WinterContact TS 830 P	ab 205/60 R16
Dunlop GmbH & Co. KG	Dunlopstr. 2, 63450 Hanau, Tel. 06181-631624	SP WinterSport 3D	ab 185/65 R15
Fulda Reifen GmbH & Co KG	Künzeller Str. 59-61, 36043 Fulda, Tel. 0661-140	Kristall Montero 3	ab 165/70 R13
Goodyear GmbH & Co KG	Xantener Str. 105, 50733 Köln, Tel. 0221-976661	UltraGrip Performance 2	ab 235/50 R18
		Vector4 Seasons	ab 155/70 R13
Michelin Reifenwerke AG & Co KGaA	Michelinstraße 4, 76185 Karlsruhe, Tel. 0721-5300	Aegelis Alpin	ab 195/70 R15
		BF Goodrich Winter Slalom KSI	ab R15
Nokian Reifen GmbH	Neuwieder Straße 14, 90411 Nürnberg Tel. 0911-527550	Nokian WR G2	ab 205/70 R15
		Nokian WR G2 SUV	ab 235/75 R15
Pirelli Deutschland AG	Gneisenaustrasse 15, 80992 München, Tel. 089-149080	Winter Snowcontrol Serie II	ab 195/65 R15
Vredestein GmbH	Rheinstraße 103, 56179 Vallendar, Tel. 0261-80760	Vredestein Winter Xtreme	ab 185/60 R15
Yokohoma Reifen GmbH	Monschauer Str.12, 40549 Düsseldorf, Tel.0211/52 94 0	W.drive	ab 155/55 R13

Pirelli Winter Snowcontrol II

Vredestein Wintrac Xtreme

Yokohama W.drive

EU BESCHLIESST „S"-KENNZEICHNUNG

Moderne Reifen sollen nicht nur einen geringen Rollwiderstand, sondern auch ein geringes Abrollgeräusch aufweisen. Ein neuer Reifen muss heute leise sein. Grund genug für die EU-Behörden in Brüssel, ab 1. Oktober ein schrittweises Verkaufsverbot für Reifen ohne „S"-Kennzeichnung (S = Sound) auf der Reifenflanke zu erlassen. Darauf weist die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) hin.

Je nach Querschnittsbreite der Pneus sehen die EU-Richtlinien kommende Verkaufs- und Montageverbote für Reifen ohne „S"-Markierung vor: Für Pkws und Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen mit einer Querschnittsbreite bis 185 mm ab 1.10.2009, über 185 mm bis 205 mm ab 1.10.2010 und über 215 mm ab 1.10.2011. Nicht markierte Reifen für Busse mit mehr als acht Sitzplätzen sind ebenfalls ab Oktober 2009 verboten.

Eine Übergangsregelung sieht jedoch vor, dass auch nicht markierte Reifen nach dem 1. Oktober verkauft werden dürfen. Voraussetzung ist allerdings ein entsprechendes Zertifikat einer Typgenehmigungsbehörde, das belegt, dass trotz fehlender „S"-Markierung die entsprechenden Geräuschanforderungen erfüllt werden. Soweit die GTÜ-Information.

Offen bleibt die durchaus berechtigte Frage, ob angesichts immer neuer Qualitäten, die Kfz-Reifen erfüllen sollen und der Vielzahl der Forderungen, in dem einen oder anderen Fall nicht zwangsläufig Abstriche vom Optimum gemacht werden müssen. Bekanntlich kann ein Reifen nicht alles auf einmal, was etwa beim Lenken und gleichzeitigem Beschleunigen oder Bremsen deutlich wird.

VREDESTEIN

Damit die Fahrer von Hochleistungsfahrzeugen im Winter nicht auf schicke „Schlappen" verzichten müssen, bringt nun Vredestein einen Kältespezialisten der Serie 25 mit der Bezeichnung „Premium Winter Styling". Der Wintrac Xtreme wird jetzt sowohl in Pkw- als auch in SUV-Größen bis zu 22 Zoll mit dem Querschnittsverhältnis der Serie 25 und mit dem Geschwindigkeitssymbol W (bis zu 270 km/h) angeboten.

YOKOHAMA

Nicht ganz so „stylisch" ist die Zielgruppe, die Yokohama mit dem neuen W.drive für Klein- und Kompaktwagen anspricht. In seinem Lastenheft standen Fahrsicherheit, gutes Handling, geringer Rollwiderstand und eine hohe Laufleistung. Seine 3D-Lamellen sorgen für guten Grip und in Verbindung mit dem laufrichtungsgebundenen Profil für direktes Ansprechverhalten auf Schnee und Schneematsch. Die „Zick-Zack"-Drainagerillen lassen das Wasser schneller abfließen und vermindern so die Aquaplaninggefahr. Mikroskopisch kleine Rillen in den Seiten der Profilblöcke tragen dazu bei, dass die bei der Verwindung (Walken) entstehende Wärme nun großflächig verteilt wird, und erhöhen so die Haltbarkeit des Reifens. Eine spezielle Laufflächenmischung sorgt für niedrigen Rollwiderstand und hilft Treibstoff zu sparen. Der Rundling ist in den Größen zwischen 155/65 R 13 und 175/55 R15 zu haben.

Fest in deutscher Hand

Mit einem Verbrauch von jeweils 7,9 Litern zählen der Mercedes S400 Hybrid (großes Bild) und der BMW 630i (oben) zu den verbrauchsärmsten Autos der Luxusklasse

Verbrauchswerte Luxusklasse: Mercedes-Benz S 400 Hybrid ganz vorn.

Luxusklasse – Benzin: Top 8

Rang	Marke	Modell	Version	Kraftstoff	kW	PS	Türen	Neupreis von bis in Euro	Normverbrauch auf 100 km in l	1)Spritverbrauch auf 100 km in €	CO2 g/km	Haupt-inspektion
1	BMW	6er-Reihe	630I Coupe	Super	200	272	2	68.200	7,9	10,21	188	k.A.
2	Mercedes	S-Klasse	S 400 Hybrid	Elektro	220	299	4	85.323	7,9	10,21	189	k.A.
3	Mercedes	S-Klasse	S 400 Hybrid L	Elektro	220	299	4	93.177	8,0	10,34	191	k.A.
4	Audi	A8	2.8 FSI E Multitronic	Super	154	210	4	63.300	8,3	10,72	199	3.0000
5	BMW	6er-Reihe	630I Cabiolet	Super	200	272	2	76.500	8,3	10,72	198	k.A.
6	Mercedes	CLS-Klasse	CLS 350 CGI	Super	215	292	4	62.654	9,1	11,76	222	k.A.
7	Lexus	LS	600H Auto	Elektro	327	445	4	103.900 - 122.200	9,3	12,02	219	3.0000
8	Mercedes	CLS-Klasse	CLS 300	Super	170	231	4	56.823	9,8	12,66	237	k.A.

1) mit Durchschnittspreisen Quelle ADAC Jan.-Juli 2009 gerechnet: Superbenzin 1,292 €, Diesel 1,074 €

Quelle: Jato Dynamics

Luxusklasse – Benzin: Flop 8

Rang	Marke	Modell	Version	Kraftstoff	kW	PS	Türen	Neupreis von bis in Euro	Normverbrauch auf 100 km in l	1)Spritverbrauch auf 100 km in €	CO2 g/km	Haupt-inspektion
102	Bentley	Arnage		Super	336	456	4	271.082 - 314.636	19,5	25,19	465	1.6093
101	Bentley	Azure	Cabriolet	Super	336	457	2	339.031	19,5	25,19	465	k.A.
100	Bentley	Continental Flying Spur	6.0L	Super	411	560	4	178.143	17,7	22,87	423	k.A.
99	Bentley	Continental GTC		Super	411	560	2	197.659 - 222.649	17,1	22,09	410	k.A.
98	Bentley	Continental GT		Super	411	560	2	179.928 - 205.751	16,6	21,45	396	k.A.
97	Maybach	Maybach	57 S	Super	450	612	4	443.870	16,4	21,19	405	k.A.
96	Maybach	Maybach	62 S	Super	450	612	4	523.838	16,4	21,19	405	k.A.
95	Maybach	Maybach	57	Super	405	550	4	390.201	15,9	20,54	383	k.A.

1) mit Durchschnittspreisen Quelle ADAC Jan.-Juli 2009 gerechnet: Superbenzin 1,292 €, Diesel 1,074 €

Quelle: Jato Dynamics

Luxusklasse – Diesel: Top 8

Rang	Marke	Modell	Version	Kraftstoff	kW	PS	Türen	Neupreis von bis in Euro	Normverbrauch auf 100 km in l	1)Spritverbrauch auf 100 km in €	CO2 g/km	Haupt-inspektion
1	BMW	7er-Reihe	730D A	Diesel	180	245	4	70.500	6,8	7,3	178	k.A.
2	BMW	6er-Reihe	635D Coupe	Diesel	210	286	2	74.500	6,9	7,4	183	k.A.
3	BMW	7er-Reihe	730LD A	Diesel	180	245	4	78.000	6,9	7,4	180	k.A.
4	BMW	7er-Reihe	740D A	Diesel	225	306	4	77.500	6,9	7,4	181	k.A.
5	BMW	6er-Reihe	635D Cabriolet	Diesel	210	286	2	82.800	7,2	7,7	190	k.A.
6	Mercedes	CLS-Klasse	CLS 350 CDI	Diesel	165	224	4	61.226	7,6	8,2	215	k.A.
7	Mercedes	S-Klasse	S 350 CDI Blue Efficiency	Diesel	173	235	4	73.007	7,6	8,2	201	k.A.
8	Mercedes	S-Klasse	S 350 CDI L Blue Efficiency	Diesel	173	235	4	80.861	7,7	8,3	204	k.A.

1) mit Durchschnittspreisen Quelle ADAC Jan.-Juli 2009 gerechnet: Superbenzin 1,292 €, Diesel 1,074 €

Quelle: Jato Dynamics

Die vollständigen Tabellen finden Sie zum Download unter:
www.fuhrpark.de
Auch weitere Infos zum Thema

Nur rund 13.700 Fahrzeuge der Ober- und Luxusklasse wurden im ersten Halbjahr 2009 neu zugelassen, was einem Minus von mehr als 22 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Gemessen an den Gesamt-Neuzulassungen erlangen die Luxusliner einen Anteil von nicht einmal einem Prozent.

Insgesamt tummeln sich in dieser Liga derzeit knapp 130 Modellversionen von dreizehn Herstellern, darunter 25 Fahrzeuge mit Dieselantrieb und sechs Hybridmodelle von Mercedes und Lexus. Die Palette reicht vom vergleichsweise preisgünstigen Lancia Thesis mit einer 136-PS-Dieselmotorisierung für 54.510 Euro bis hin zum Maybach 62S, unter dessen Motorhaube 612 PS werkeln und der stolze 523.838 Euro kostet.

Auch Treibstoffkonsum und CO_2-Ausstoß sind in diesem Segment sehr unterschiedlich, wie Jato Dynamics ermittelte. Bei den Benzinern feuern lediglich fünf Modelle weniger als 200 Gramm CO_2 pro Kilometer aus den Auspufftöpfen (siehe auch Tabellen). Die Verbrauchswerte auf 100 Kilometer klaffen um mehr als elf Liter auseinander.

Mit einem Normverbrauch von jeweils 7,9 Liter können sich der BMW 630i und der S 400 Hybrid von Mercedes ganz vorne in die Klassen-Hitliste einreihen. Der beste Audi benötigt 8,3 Liter; damit landet der A8 2,8 FSI E Multitronic auf Platz vier. Importeursseitig kommen lediglich zwei Modelle unter die Top Twenty: das Lexus-Flaggschiff LS 600 belegt mit einem Normverbrauch von 9,3 Liter den siebten Platz, und Jaguar kann mit dem 238 PS starken XJ6 3.0 Executive (10,5 Liter) Rang 15 für sich in Anspruch nehmen.

Am unteren Ende der Skala rangieren ausschließlich Fahrzeuge mit Motorisierungen jenseits der 400-PS-Marke, dementsprechend hoch sind auch deren CO_2-Emissionen. Bentley beispielsweise kratzt mit seinen Modellen Arnage und Azure schon fast an der 20-Liter-Grenze. Dagegen ist der Rolls-Royce Phantom mit einem Verbrauch von 15,7 Liter pro 100 Kilometer schon fast sparsam.

Bei den Selbstzündern sind die Plätze eins bis fünf in Münchner Hand. Die BMW-„Saubermänner" der Sechser- und Siebener-Reihe – außer dem 635d Cabriolet (7,2 Liter; 190 g/km) – kommen mit weniger als sieben Liter auf 100 Kilometer aus und haben einen CO_2-Ausstoß von unter 190 g/km. Rund einen halben Liter mehr benötigen das Mercedes Sparmobil S 350 CDI Blue Efficiency und der CLS 350 CDI. Schlusslichter bei den Diesel betriebenen Fahrzeugen bilden der Mercedes S 450 CDI und der Audi A8 4,2 mit einem Normverbrauchswert von mehr als neun Litern sowie einem CO_2-Ausstoß von über 240 g/km.

Ute Kernbach

IHR EXPERTEN-TEAM FÜR PKW-FLOTTEN!

» MAXIMALE EFFIZIENZ
Know-how, Erfahrung, moderne Services und Reifen-/Räder-Vollsortiment

» ONLINE-TERMINRESERVIERUNG
Per Mausklick zum Wunschtermin

» INSPEKTIONEN UND AUTOSERVICE
Für alle Flotten-PKW

» UVV-CHECK
Der offizielle Service zur Unfallverhütungsvorschrift

» FÜHRERSCHEIN-CHECK
Die halbjährliche Routine

» MASTERCHECK kostenlos!
Der 10-Punkte-PKW-Check

» HOL- UND BRINGSERVICE
Für Ihre Reifen und Räder

» 5-STERNE-HOTEL
Reifen-/Räder-Einlagerung

» POWER AIR
Sicherheit aus dem Rennsport

* 3,9 Ct./Min. aus dem Festnetz der Deutschen Telekom. Mobilfunkpreise können abweichen.

www.euromaster.de

Tel: 0180 1 7 3 4 3 3 6 810* • E-Mail: Kundeninfo@de.euromaster.com

REIFEN

EUROMASTER
Reifen brauchen Experten

Elektronischer Servicestempel

Einige Fahrzeughersteller ersetzen mittlerweile das Wartungs- und Serviceheft als klassisches Papierdokument durch einen digitalen Nachweis.

Das neue Online-System „Digital Service Booklet" für Mercedes-Benz Werkstätten. Eine geschützte Datenbank soll geleistete Service- und Wartungsarbeiten dokumentieren und das handschriftlich ausgefüllte Serviceheft ablösen. Foto: Daimler

Alle Autofahrer kennen es, schätzen es und haben es bei ihren Fahrzeugunterlagen parat. Das traditionelle Service-Scheckheft gibt Aufschluss über die Fitness des Automobils, werden darin doch alle erforderlichen Servicemaßnahmen dokumentiert. Lässt der Fuhrparkmanager beziehungsweise der Nutzer die darin aufgeführten Wartungen ordnungsgemäß durchführen, kommt dies dem Werterhalt zugute. Auch bei einem möglichen Wechsel zu einer anderen Kfz-Werkstatt gilt diese Dokumentation als nützliche Hilfe, um einmal die darin aufgeführten Tätigkeiten punktuell abarbeiten zu können und sich schon bei der Reparaturannahme einen Überblick über den Pflegezustand des Patienten verschaffen zu können. Die Funktionen des klassischen Scheckheftes sind zweifellos unumstritten, und es gehört ins Handschuhfach eines jeden Autos.

Mittlerweile sind einige Fahrzeughersteller dazu übergegangen, das klassische Papierdokument durch einen digitalen Nachweis zu ersetzen und schotten damit die für alle Reparaturbetriebe wichtigen Service-Informationen in ihrer eigenen Handelsorganisation ab.

> Was auf der einen Seite von den Automobilherstellern gepriesen wird, könnte sich auf der anderen Seite für Freie Werkstätten als Hemmschuh erweisen

Mazda war der erste Automobilhersteller, der einen elektronischen Servicenachweis eingeführt hat. Bereits 2005 beschritt der japanische Automobilhersteller mit Einführung des Mazda 5 neue Wege beim Service und ersetzte das traditionelle Scheckheft durch ein „Digitales Service-Buch". Dazu werden alle Daten und Arbeiten rund um Wartung, Service und Reparatur per Computer erfasst und gespeichert. Die Abwicklung erfolgt über eine Internet-basierte Datenbank mit Eingabe einer Zugriffsberechtigung, auf die alle Mazda Vertriebs- und Service-Partner uneingeschränkten Zugriff haben. Dazu ist die Eingabe der Fahrgestell-Nummer erforderlich. Der Händler muss alle ausgeführten Wartungs- und Zusatzarbeiten dokumentieren und den Kilometerstand des Fahrzeuges eintragen. Anhand dieser zentralen Datenbank lassen sich die Geschichte des Fahrzeugs und die Anzahl der Inspektionen nachvollziehen. Auch Tacho-Manipulationen an gebrauchten Mazda 5 sollen damit ausgeschlossen werden können, teilt man bei Mazda mit. Der Kunde erhalte aber nach wie vor einen schriftlichen Nachweis für seine Unterlagen.

Vom digitalen Nachweis zum „Digital Service Booklet"

Seit Juli 2008 steht das Online-System „Digital Service Booklet" anstatt der bislang üblichen konventionellen Wartungsnachweise in 35 europäischen Märkten für alle Mercedes-

Benz Pkw-Baureihen zur Verfügung, teilt man beim Hersteller mit dem Stern mit. Damit weitet Mercedes-Benz die bereits 2007 bei E-, CLS-, SL- und SLK-Klasse eingeführte Art der Service-Dokumentation auf die gesamte Pkw-Modellpalette aus.

Das „Digital Service Booklet“ ermögliche eine lückenlose Online-Dokumentation aller durchgeführten Services und löse damit die konventionelle Wartungsdokumentation bei Mercedes-Benz Pkw ab, heißt es dort. Die kompletten Daten zu den einzelnen Wartungen liegen ein Autoleben lang sicher und geschützt in einer zentralen und vor dem Zugriff Dritter geschützten Datenbank. Der Kunde erhalte als greifbaren Beleg zur Wartung seines Fahrzeugs einen Ausdruck für sein Service-Heft. Sollte dieser Service-Bericht verloren gehen, könne jeder Mercedes-Benz Partner eine komplette Übersicht über alle bisher durchgeführten Wartungsarbeiten an seinem Bildschirm aufrufen und Auskunft zu allen Service-Daten des Fahrzeugs geben.

Mit der Markteinführung des neuen Accord etablierte Honda im vergangenen Jahr für seine Automobile in Deutschland ebenfalls den elektronischen Servicenachweis. Und im November 2008 führte auch Daihatsu Deutschland den elektronischen Wartungsnachweis ein und begründete dies damit, dass der Kundenservice und die Arbeit der Händler damit optimiert werden könne. Dieser elektronische Nachweis ersetzt auch hier das herkömmliche Service-Scheckheft und erfasst Daten zu Wartungen, Inspektionen und Reparaturen.

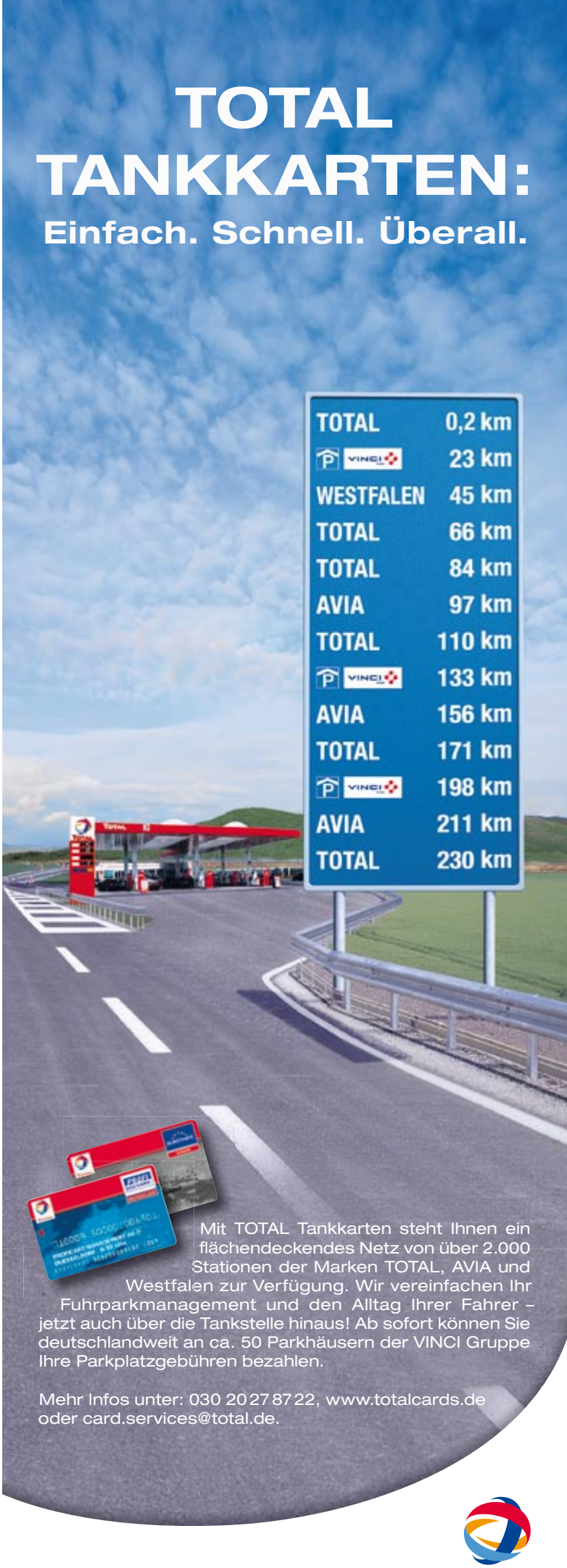
Beteiligung lückenhaft

Was auf der einen Seite von den Automobilherstellern als Sicherheit vor Tachobetrügern sowie Komfort im Kundenservice gepriesen wird und die Arbeit der Händler optimieren soll, könnte sich auf der anderen Seite für Freie Werkstätten als Hemmschuh erweisen, da sie das System nicht nutzen und somit auch nicht auf den digitalen Wartungsnachweis zugreifen können.

So sorgt das von Daihatsu am 1. Oktober des vergangenen Jahres eingeführte digitale Wartungsheft für Ärger in den Freien Werkstätten, weil man dort gegen Gebühr nur einen Lese-, aber keinen Schreibzugriff auf die Daten erwerben kann. Zudem muss der Kunde, wenn er Wartungsarbeiten in einer Freien Werkstatt durchführen lässt, anschließend mit der Rechnung zum Daihatsu-Vertragspartner, um sich dort die Eintragung für sein Serviceheft zu holen – eine für den Kunden unkomfortable und gegenüber der Freien Werkstatt kartellrechtlich bedenkliche Lösung, sollte man meinen.

Was hier als Einzelfall Stilblüten treibt, könnte sich in Zukunft auf die gesamte Kfz-Branche ausbreiten. Noch sind es einige wenige Hersteller, die schon den digitalen Weg in der Dokumentation der Servicenachweise beschreiten. Wir haben uns deshalb in der Automobilszene umgehört und nachgefragt, wie es bei den anderen Herstellern aussieht. Auf unserer Anfrage hin gab man bei den Marken Opel, Peugeot, Subaru, Fiat, Hyundai, Suzuki, Chevrolet, Chrysler und Kia zu verstehen, dass dort keine elektronischen Servicehefte verwendet werden. Auch bei Citroën hat man keinen elektronischen Wartungsnachweis und keine konkreten Pläne dazu. Die Umsetzung eines solchen Systems ist bei Fiat zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Volvo setzt nach eigener Aussage aktuell noch keine elektronischen Servicenachweise ein; sie seien aber ein Thema. Bei BMW arbeitet man mit Nachdruck an einem digitalen Servicenachweis für BMW-Fahrzeuge und befindet sich derzeit in der IT-Umsetzung für ein – im Idealfall für weltweit viele Märkte verwendbares – Konzept. Wann dies kommen wird, stehe noch nicht fest. Bei Ford gibt es derzeit erhebliches Interesse und man „untersucht zur Zeit entsprechende Möglichkeiten“.

Jürgen Rinn/Hans-Joachim Mag


TOTAL TANKKARTEN:
Einfach. Schnell. Überall.
TOTAL 0,2 km
VINCI 23 km
WESTFALEN 45 km
TOTAL 66 km
TOTAL 84 km
AVIA 97 km
TOTAL 110 km
VINCI 133 km
AVIA 156 km
TOTAL 171 km
VINCI 198 km
AVIA 211 km
TOTAL 230 km
Mit TOTAL Tankkarten steht Ihnen ein flächendeckendes Netz von über 2.000 Stationen der Marken TOTAL, AVIA und Westfalen zur Verfügung. Wir vereinfachen Ihr Fuhrparkmanagement und den Alltag Ihrer Fahrer – jetzt auch über die Tankstelle hinaus! Ab sofort können Sie deutschlandweit an ca. 50 Parkhäusern der VINCI Gruppe Ihre Parkplatzgebühren bezahlen.
Mehr Infos unter: 030 20 27 87 22, www.totalcards.de oder card.services@total.de.
www.total.de
Auftanken und wohlfühlen
TOTAL

Das E-Auto kommt – später

Günter Weigel über Aussichten und Grenzen der viel diskutierten E-Mobilität.

Seit dem Ölpreisschock des vergangenen Jahres und der damit einhergehenden Diskussion über alternative Antriebe ist das Thema Elektroauto allgegenwärtig. Selbst bei den Präsentationen nobler Luxusautos oder potenter Sportwagen schwillt im Hintergrund die Option der Elektrifizierung mit. So hat jüngst Mercedes-Benz zur Einführung des neuen Sportwagen SLS eine Elektroversion angekündigt. Das Thema zieht - und fast hat es den Anschein, als würde nach der IAA, aber doch spätestens in ein zwei Jahren, ein großes Angebot an Elektroautos auf die Kunden zurollen.

Klar ist, dem Strom gehört auch für die individuelle Mobilität zumindest ein Teil der Zukunft. Klar ist aber auch: so schnell, wie vielerorts gedacht, geht es nicht.

> Bei etwa 200 Kilometer Reichweite sehen die Entwickler die Grenze des Möglichen beim reinen E-Antrieb erreicht.

Der erwähnte Sportwagen hätte, wie es ein Kollege schön formulierte, bei voller Batterieladung gerade einmal das Energieäquivalent von fünf Litern Benzin an Bord. Damit kommen Autos, die richtig schnell sein sollen, nicht all zu weit. Selbst Sparwunder wie ein Toyota Prius oder ein VW Polo Bluemotion schaffen mit fünf Litern nicht wesentlich mehr als 100 Kilometer im Alltag. Das würde zwar für die meisten Pendler im Schnitt reichen, aber im individuellen Einzelfall will man sein Gefährt ja nicht immer bis auf den letzten möglichen Meter leer fahren.

Die Grenzen des Möglichen

Nun muss es ja kein elektrischer Supersportler sein. Für die meisten Menschen ist ein Auto wie die elektrische Mercedes B-Klasse oder ein E-Smart viel realistischer. Auch hier liegen allerdings bislang die Reichweiten der Forschungsautos nicht wesentlich über 100 Kilometer, und es wird auch in Zukunft schwierig, sie bedeutend zu erhöhen. Bei etwa dem Doppelten sehen die Entwickler von Volkswagen, Mercedes

oder Toyota die Grenze des Möglichen beim reinen E-Antrieb erreicht.

Spätestens wenn die Fahrt weiter gehen soll, muss ein so genannter Range-Extender, also ein Reichweitenverlängerer, mit an Bord sein. Dabei handelt es sich um einen Motor, der entweder Strom zum Antrieb erzeugt oder selbst das Fahrzeug antreibt. Dieser Motor könnte auch eine Brennstoffzelle sein. Ein typisches Beispiel ist der Opel Ampera, der 2010 auf den Markt kommen könnte. Hier treibt ein kleiner Verbrennungsmotor einen Generator zur Stromerzeugung an, der wiederum eine Batterie lädt und den E-Motor zur Fortbewegung mit Energie versorgt.

Die Grenzen der elektrischen Reichweite hängen von der Beschaffenheit der Batterien ab. Lithium-Ionen-Batterien, wie wir sie seit Jahren aus Mobiltelefonen kennen, werden im Auto gerade erprobt. Die Mercedes S-Klasse mit dem Mildhybridantrieb S 400 Hybrid gilt als erstes Serienauto der Welt mit einer solchen Batterie. Sie ist allerdings so klein geraten, dass man auf eine elektrische Fahroption gleich ganz verzichtet hat. Anders beim Toyota Plug-in-Hybrid. Auf Basis des Prius betreiben die Japaner derzeit eine kleine Testflotte von Hybridmodellen mit Lithium-Ionen-Batterie, die man an der Steckdose (plug-in) aufladen kann. Anders als im normalen Hybridsystem ist hier die Batterie darauf ausgelegt, zusätzlich extern geladen zu werden. Mit dieser Technik ist es möglich, im Stadtverkehr etwa 20 Kilometer weit elektrisch und damit emissionsfrei zu fahren. Bei Bedarf springt der Verbrennungsmotor an, treibt ebenfalls die Antriebsräder an und lädt zudem die Batterie soweit auf wie nötig.

Damit schafft es Toyota bislang, den Verbrauch des Prius nochmals deutlich auf Werte mit einer zwei vor dem Komma zu verringern. Würde man im normalen Hybrid den Verbrennungsmotor ausbauen, bliebe ohne weitere Änderungen schon ein Elektroauto übrig, das wegen der Batteriekapazität aber nicht weit fahren könnte. Alle Formen von milden Hybriden, wie sie Mercedes oder Honda derzeit und Porsche und BMW demnächst anbieten, haben diese Option nicht.

Versuch: Smart-Flotte in London

Doch zurück zum reinen E-Auto. Im Versuch läuft seit über einen Jahr eine Flotte von Smarts in London. Kaufen kann man die Modelle nicht. Es geht noch darum herauszufinden, was die Kunden benötigen, wie Ladestationen beschaffen sein müssen und schlicht, wie sie abzurechnen sind. Schließlich will auch die Energie eines Elektroautos bezahlt sein. Immerhin haben sich Autoindustrie und Stromanbieter inzwischen auf einen einheitlichen Stecker zur Stromversorgung geeinigt. Diese Ziele erforscht auch Toyota mit der erwähnten Plug-in-Flotte. Auch diese Autos kann man nur leasen, und das auch nur, wenn man Forschungspartner ist. Mit der Realität eines Elektroauto-Alltags wie man es sich vorstellt, hat das noch wenig zu tun.

Auch die Preise, die heute für solche Autos aufgerufen werden müssten, sind für die meisten Kunden illusorisch. Vereinzelt findet der E-Sportwagen Tesla Käufer, die 120.000 Euro für das gute Gewissen, für wenige Kilometer abgasfrei Spaß zu haben, anlegen können. Der Opel Ampera müsste wohl etwa 40.000 Euro kosten, was für ein Fahrzeug der Mittelklasse recht happig ist. Kaufen kann man in Japan bereits den Mitsubishi i-Miev, einen Elektro-Kleinwagen mit 130 km/h Spitze und 140 Kilometern angegebener Reichweite, die im Autoalltag allerdings kaum erreicht werden dürften. Gegenüber dem gleichen Modell mit herkömmlichem Antrieb kostet der Stromer aber das Dreifache. Nach Deutschland kommt er vielleicht im nächsten Jahr - und wenn, dann in homöopathischen Stückzahlen. Die Zukunft der elektrischen Mobilität braucht eben in jeder Hinsicht noch etwas Zeit.

Günter Weigel

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

POSITIONALE

Internationale Fachmesse für Satellitenpositionierung, Navigation und Telematik

Die Branche positioniert sich

Mit Hilfe moderner Satellitennavigation managen Transportunternehmen ihre Fuhrparks, bringen Landwirte ihr Saatgut aus. Andere Branchen entdecken gerade erst die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten dieser neuen Technologie, die schon heute praktisch alle Wirtschaftszweige und Lebensbereiche beeinflusst. Die Messe Stuttgart führt Technologie-Anbieter, Dienstleister und Anwender zusammen und schafft mit der **POSITIONALE** die erste europäische Branchenplattform.

Gehen auch Sie in Position. Buchen Sie Ihre Messeteilnahme auf der **POSITIONALE 2010**.

Neue Messe Stuttgart
18. – 20. Mai 2010
www.positionale.de

Ausstellungsschwerpunkte: Transport und Logistik
Verkehr und Automotive | Maschinensteuerung
Satellitenvermessung | Terrestrische SatNav-Technologie
und Dienste | Satellitenbasistechnologie

Die wesentlichen Ergebnisse der Studie:

1. Drei Viertel der befragten Unternehmen nutzen Herstellerwerkstätten
77 Prozent der befragten Unternehmen nutzen für ihre Flottenfahrzeuge herstellergebundene Markenwerkstätten – nachfolgend Markenwerkstätten genannt – zur Wartung und Reparatur. Ein knappes Viertel der Betriebe kooperiert vorwiegend mit freien Werkstattketten. Je größer ein Unternehmen und sein Fuhrpark sind, desto eher arbeiten diese Betriebe mit Markenwerkstätten zusammen. So nutzen über 86 Prozent der Unternehmen mit mindestens 50 Fahrzeugen die Markenwerkstätten. Im Mittelstand liegt der Anteil bei 75 Prozent und bei kleineren Flotten mit weniger als 20 Fahrzeugen bei 67 Prozent. Freie Werkstattketten kommen bei jedem dritten kleinen Fuhrpark zum Zug. Bei größeren Flotten beträgt der Marktanteil der Freien zwischen 13 und 16 Prozent.

2. Qualität der Services und Reparaturleistungen entscheiden die Wahl der Werkstatt
Der Service und die Leistungen einer Werkstatt geben für Fuhrparkverantwortliche den Hauptausschlag bei der Auswahl ihrer Werkstatt. Gerade für die Kunden von Markenwerkstätten sind Leistungen und Services ausschlaggebend. Bei den Gesamtergebnissen folgt der Preis an zweiter Stelle der Entscheidungskriterien. Dagegen ist die Leistungsqualität für die Kunden freier Werkstattketten nur das zweitwichtigste Auswahlmotiv. Für sie ist das Preisargument das primäre Kriterium. An dritter und vierter Stelle folgen für alle Unternehmen eventuelle Vorgaben durch die Leasinggesellschaften sowie sonstige vertragliche Bindungen, etwa zur Gewähr von Leistungsansprüchen.

Erfolg mit günstigen Preisen

Eine Studie hat sich der Entwicklung von freien Werkstätten im Flottenmarkt angenommen.

Bislang dominieren die herstellergebundenen Markenwerkstätten den deutschen Reparaturmarkt für Unternehmensflotten. Doch seit Jahren drängen freie Werkstattketten auf diesen Markt. Da die Freien im Vergleich zu den Herstellerwerkstätten nicht immer über das aktuellste technische Know-how der neuen Fahrzeugmodelle verfügen, versuchen sie, Marktanteile über die Preisschiene zu erobern – und das mit Erfolg.

Das ist das Ergebnis einer Studie von F.A.Z-Institut und Volkswagen Leasing, bei der im März 133 Fuhrparkverantwortliche in deutschen mittelständischen und Großunternehmen mit mindestens 100 Beschäftigten zu ihren Erfahrungen und ihren Plänen in Bezug auf Kfz-Werkstätten und deren Reparaturleistungen befragt wurden.

Mit ihren günstigen Preisen, so die Studie, können die freien Werkstätten dem Trend der Marktkonsolidierung Widerstand leisten. Der Wettbewerb auf dem Markt für Reparatur- und Wartungsleistungen bleibe intensiv. Existierten 2004 noch 41.700 Kfz-Betriebe – darunter 20.120 Markenwerkstätten –, waren es 2005 nur noch 40.800 Betriebe. 2007 lag die Zahl mit 39.750 Kfz-Betrieben – darunter 19.700 Markenbetriebe – zum ersten Mal im wiedervereinigten Deutschland unter der Marke von 40.000 Werkstätten. Die besten Überlebenschancen unter den Werkstätten haben Werkstattbetriebe, die einerseits die gesamte Wertschöpfungskette an Werkstattleistungen anbieten und andererseits über ein engmaschiges Filialnetz verfügen, das auf ein hervorragendes Logistiksystem zurückgreifen kann. Deshalb versuchen immer mehr freie Werkstätten, das eigene Dienstleistungsangebot zu erweitern. Darüber hinaus gilt: Je engmaschiger das Servicenetz eines einzelnen Anbieters ist, desto mehr profitieren die Kunden davon.

Doch ein immer weiter gehender Ausbau des Leistungsportfolios und des Filialnetzes bedeutet für die Servicebetriebe auch höhere Kosten. Die Ertragsrückgänge bei Privatkunden haben in den letzten Jahren viele Werkstattsysteme dazu gezwungen, sich gesundzuschrumpfen. Damit einher gingen

3. Herstellerstandards versus niedrige Kosten
Drei Viertel der Fuhrparkentscheider legen großen Wert darauf, dass ihre Werkstatt Leistungen gemäß den jeweiligen Herstellerstandards durchführt. Demgemäß sprechen sich 56 Prozent aller Befragten explizit gegen preisgünstige Wartungs- und Reparaturleistungen aus, wenn dabei der Herstellerstandard zu wenig berücksichtigt wird. Nur gut jeder vierte Fuhrparkentscheider äußert in unserer Befragung umgekehrte Präferenzen. Knapp 16 Prozent aller Flottenverantwortlichen beziehen in dieser Frage keine klare Position. Die Detailanalyse zeigt, dass vor allem die Kunden von Markenwerkstätten auf die Einhaltung von Herstellerstandards bestehen. Entsprechend stimmen die meisten Kunden nicht der Präferenz preisgünstiger Werkstattleistungen zu Lasten des Herstellerstandards zu. Die Kunden freier Werkstattnetze antworten in ihrer Mehrheit hier ähnlich wie die Kunden von Herstellerwerkstätten. Erst bei den Einzelantworten legen sie das Gewicht weniger auf Herstellerstandards zugunsten niedriger Preise.

4. Kostenvoranschläge nur für außergewöhnliche Schäden
87 Prozent der Fuhrparkentscheider lassen sich von ihren Werkstattpartnern Kostenvoranschläge für außerordentliche Leistungen erstellen, die von Standardausführungen abweichen. Vor allem die Unternehmen, die bei der Wartung und der Reparatur ihrer Flottenfahrzeuge mit freien Werkstattketten zusammenarbeiten, wollen zunächst wissen, welche Kosten in solchen Fällen auf sie zukommen. Insgesamt geben 90 Prozent der Befragten an, für außergewöhnliche Reparaturen Kostenvoranschläge einzuholen. Bei den Kunden der Markenwerkstätten ist dieser Anteil mit über 85 Prozent ebenfalls sehr hoch. 10 Prozent der Fuhrparkmanager lassen sich die Kosten für Standardreparaturen vorab kalkulieren. Mit 16 Prozent ist der Anteil der Kunden freier Werkstattketten hierbei höher als der der Kunden von Markenwerkstätten. Die Betreiber kleiner Fuhrparks mit weniger als 20 Fahrzeugen sind die vorsichtigsten Rechner, da 90 Prozent von ihnen Kostenvoranschläge einholen. Keine andere Fuhrparkgruppe weist einen ähnlich hohen Anteil auf.

5. Schnellere Reparaturen und zentralisierte Prozesse senken Kosten
Fuhrparkmanager wollen Einsparpotentiale vor allem beim Tempo der Durchführung von Reparaturen und bei der Zentralisierung des Prozesses heben. Über 65 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen geben entsprechend unserer Befragung an, durch schnelleres Reparieren und durch das Zusammenlegen des gesamten Reparaturprozesses in eine hand Kosten senken zu können. Diese lassen sich auch durch Eingriffe in einzelne Schritte der Prozesskette reduzieren. So halten es die meisten Fuhrparkentscheider für möglich, die Reparaturkosten durch eine professionelle Rechnungsprüfung und durch eine schnellere Freigabe von Reparaturen zu senken. Insbesondere die Kunden der freien Werkstätten sehen das größte Sparpotential in einem beschleunigten Reparaturprozess.

6. Kulanzen und Garantien sind beim Autokauf wichtig
74 Prozent der Fuhrparkverantwortlichen sehen die Bedeutung von Garantien und Kulanzen beim Autokauf als sehr groß bzw. als groß an. Fuhrparkmanager bestehen entsprechend darauf, dass Werkstätten mit ihren Vertragsleistungen die bestehenden Gewährleistungen und Garantien einhalten und sicherstellen. Dazu gehören etwa Herstellergarantien auf Neufahrzeuge. Vielen Kunden von Markenwerkstätten ist zudem wichtig, dass die Garantie einer Werkstatt bundesweit für alle Niederlassungen gilt. Für sie ist das der zweitwichtigste Aspekt nach der Leistungsqualität. Die Kunden von freien Werkstätten werden ebenfalls einbesonderes Augenmerk auf die Gewähr und die Einhaltung von Garantieleistungen. Fast 65 Prozent der Befragten messen diesem Aspekt eine sehr große Bedeutung bei. Je größer ein Fuhrpark ist, desto höher ist für seinen Verantwortlichen auch der Wert von Garantien und Kulanzen als Entscheidungskriterium beim Autokauf. Fast 59 Prozent der Entscheider von Fuhrparks ab 50 Kfz messen diesem Argument eine sehr große Bedeutung bei. Je kleiner die Fuhrparks sind, desto geringer ist die Zustimmung zum Aspekt der Garantieleistungen. Doch selbst bei den kleinen Fuhrparks mit weniger als 20 Fahrzeugen stufen fast 50 Prozent der Entscheider die Frage nach Garantien und Kulanzen als sehr relevant ein.

Die 32 Seiten starke Studie kann direkt über das F.A.Z.-Institut bestellt werden: s.nell@faz-institut.de oder Telefon 069/7591-2129. Sie kann auch über den Buchhandel bezogen werden: ISBN-13: 978-3899817546. Sie kostet 75 Euro.

eine Industrialisierung und Standardisierung des Leistungsportfolios, etwa bei der Durchführung von Inspektionen. Die angebotenen Reparatur- und Wartungsleistungen zumindest teilweise zu standardisieren ist für Fullservice-Systembetriebe notwendig, um als Dienstleister für Flottenbetreiber und Leasinggesellschaften die nachgefragten Kapazitäten bieten zu können.

Geringerer Akquisitionsaufwand

Fest gestellt wurde aber auch: Groß- und Flottenkunden garantieren Kfz-Betrieben eine hohe und planbare Auslastung. Der Akquisitionsaufwand ist, gemessen an dem, was ein Betrieb in die Neugewinnung eines Privatkunden investieren muss, deutlich geringer. Die Aussicht auf eine planbare Werkstattauslastung, einen gesicherten Teileumsatz und auf zusätzliche Folgegeschäfte macht die Großkundenbetreuung – auch unter Inkaufnahme von Rabatten, Boni und Zugeständnissen bei Werkstattleistungen – für Herstellerungebundene wie auch für freie Kfz-Betriebe lukrativ.

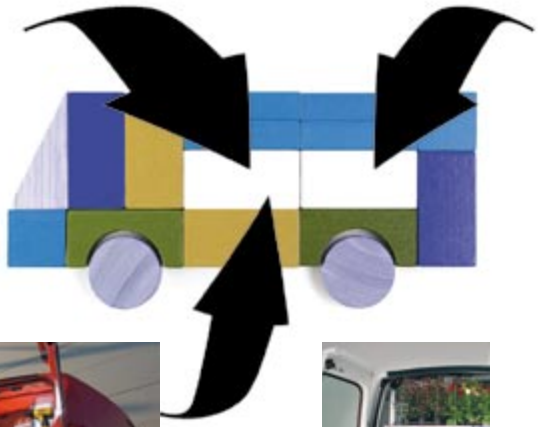
Markenwerkstätten vor Freien

Die Qualität von Service- und Reparaturleistungen eines Werkstattnetzes gibt für Fuhrparkverantwortliche den Hauptausschlag bei der Auswahl ihrer Werkstattpartner. Fast-Fitter locken mit niedrigen Discountpreisen, bieten aber nicht alle Herstellerstandards bei Reparatur und Wartung. Schnellere Reparaturdurchführungen und zentralisierte Werkstattprozesse senken die Kosten für Reparaturen.

Hans-Joachim Mag

Markt der Möglichkeiten

Sabine Neumann hat sich in den Sortimenten der Einbauspezialisten umgesehen.



Was haben eine Küche und ein Werkstattwagen gemeinsam? Richtig: an beiden Arbeitsplätzen sorgen eine Vielzahl von Schränken, Regalen und Schubladen dafür, dass das Handwerkszeug – ganz gleich ob Kochlöffel oder Schraubenzieher - praktisch verstaut und jederzeit griffbereit ist. Küchenbauer bieten ebenso wie Fahrzeugeinrichter tausende Komponenten, um das individuell richtige Mobiliar zusammenzustellen. Ein Puzzelspiel mit schier unendlich scheinenden Möglichkeiten, bei dem es auf jedes Detail ankommt.

Wohl dem, dessen Bedürfnisse so eindeutig sind, dass er auf das Angebot an fertig zusammengestellten Servicefahrzeugen von Citroën und Co. zurückgreifen kann. Elektriker oder Heizungsfachleute benötigen nun mal immer viel Stauraum für Kleinteile, eine Gasflasche mit entsprechenden Befestigungsmöglichkeiten und am besten auch gleich noch eine Werkbank mit Schraubstock für die schnellen Reparaturen vor Ort.

Doch was, wenn jetzt auch noch eigenes Material untergebracht werden muss? Oder gar ein Kran integriert werden soll? Wie sieht es mit dem Platz aus? Bietet die vorhandene Stromversorgung genügend Möglichkeiten, um sinnvoll arbeiten zu können? Häufig müsste bei einer vorkonfigurierten Lösung die vorhandene Einrichtung doch wieder aus- oder umgebaut werden. Ein Aufwand, den es genau abzuwägen gilt. Erst wenn alles für das relativ starre, vorgegebene System der Hersteller spricht, braucht man sich mit Begriffen wie „Modulsysteme“ oder „Einzelkomponenten“ nicht mehr herumzuschlagen.

> „Jedes Kilo mehr bedeutet auch mehr Kraftstoffverbrauch“

Module oder Einzelteile?

Diesen Begriffen entkommt man aber auf keinen Fall, wenn der Arbeitsplatz individuell und möglichst flexibel gestaltet werden soll. Die größeren Anbieter unter den Fahrzeugeinrichtern unterscheiden sich unter anderem darin, dass sie die Einrichtung nur aus Modulen (Würth und Modul-System) oder auch aus Einzelteilen (Aluca, Bott und Sortimo) zusammenstellen. Wobei auch Module sehr vielfältig und variabel sein können, wie ein Blick in die Kataloge zeigt. Im Millimeterbereich unterscheiden sich die Bauhöhen oder -tiefen. Sind die Elemente bei Aluca wahlweise mit einer Bautiefe von 250, 320, 420, 520 oder 735 Millimetern zu haben, bietet Bott seine Stahlblechelemente in 220, 260, 320, 420, 520, 620 Millimetern an. Das in Gaildorf ansässige Unternehmen stellt dafür seine Schränke und Regale ausschließlich mit Rollladensystemen und nicht mit Türen zur Verfügung.

Die Regale können dann mit jeder Größe und Art von Schubladen bestückt werden. Braucht man eher zwei große oder vier flache Schubfächer? Für Schrauben und Nägel bedarf es wahrscheinlich eher einer kleinteiligen Unterteilung mit zwölf bis 32 Fächern. Kabel oder Seile sind dagegen besser in Boxen untergebracht, die sich herausnehmen lassen. Selbst die Bedienbarkeit der Schubladen kann im Alltag eine Rolle spielen. Würth wirbt beispielsweise mit seiner praktischen Einhandverriegelung und dem ergonomisch geformten Griff-Profil. Dazu kommen Einzelkomponenten wie unterschiedlichste Koffer – aus Blech oder Kunststoff, mit Unterteilung durch Boxen oder Schaumstoffelemente. Unter anderem von Sortimo gibt es zudem auch noch Koffervarianten wie eine Mobilbox. Auch die sind wahlweise mit Henkel oder mit Deckel oder mit Deckel und Henkel zu haben. Ein Kartuschen- oder ein Doseneinsatz schützt derartiges Arbeitsmaterial. So genannte Inset-Boxen oder auch einfache Trennwände sorgen bei Kleinteilen für Ordnung.

Vielzahl von Möglichkeiten

Schon diese kurze Aufzählung verdeutlicht, dass die Vielzahl von Möglichkeiten

Marita Friedrich
Fuhrparkleiterin Ruhrverband Essen

für einen Fuhrparkmanager allein gar nicht zu überblicken ist. Von daher lohnt es sich sicher, das unverbindliche und kostenlose Angebot der Fahrzeugeinrichter anzunehmen, einen Außendienstmitarbeiter zur Beratung vorbei zu schicken. Dessen Kenntnisse und Erfahrungen über sein Einbausystem gepaart mit dem Insider-Wissen eines Mitarbeiters, der tagtäglich mit dem Fahrzeug im Einsatz ist, bietet die Chance ein wirklich individuell abgestimmtes Innenleben der Wagen zu kreieren.

„Natürlich versuchen die Einrichter immer ein bisschen mehr zu verkaufen als notwendig. Schließlich wollen sie auch ihr Know-how beweisen“, weiß Marita Friedrich, Fuhrparkleiterin des Ruhrverbands in Essen, das Angebot einzuschätzen, das sie im Anschluss an das Gespräch erhält und mit mindestens zwei weiteren vergleicht.

Die Entscheidung, wer den Zuschlag für die Umrüstung eines Fahrzeugs bekommt, macht Friedrich von zwei Dingen abhängig: dem Preis und dem Gewicht der Einrichtung: „Jedes Kilo mehr, das wir durch die Gegend fahren, bedeutet auch mehr Kraftstoffverbrauch.“ Erst kürzlich habe es bei einem relativ einfachen Elektrikerfahrzeug einen Gewichtsunterschied von 74 Kilo zwischen der leichtesten und der schwersten Variante gegeben. In solch einem Fall stellt sich mal wieder die bereits erwähnte Frage nach der Notwendigkeit von Flexibilität.

Auch bei den Kosten gibt es erhebliche Unterschiede. 14 Prozent lagen bei der oben genannten Bestellung zwischen dem teuersten und dem günstigsten Angebot. „Man muss sich die Zahlen im Detail ansehen“, rät die Fuhrparkmanagerin. So ergebe sich bei Tausenden von Einzelteilen natürlich ein höherer Einbaupreis als bei einfachen Versionen.

Dazu kommt, dass Anbieter wie Würth beispielsweise davon abraten, eine Bodenplatte, auf die die Module geschraubt werden, bereits beim Hersteller zu bestellen. Diese müsste dann erst ausgebaut werden. Häufig ist sie jedoch verklebt, und der dann notwendige Aufwand macht sich auf der Rechnung bemerkbar. Sortimo hat die Bodenplatte dagegen gleich mit an Bord, um an den bundesweit verstreuten Servicestationen oder den hauseigenen Niederlassungen den fachgerechten Einbau durchzuführen. Das Zusmarshausener Unternehmen sieht darin den Vorteil, die häufig geleasten Fahrzeuge vor unnötigen Schäden zu schützen.

Viele Richtlinien

Von einem Einbau bei einer beliebigen Werkstatt rät der bayrische Einbauer bis auf eine Ausnahme, die Maxi-Space-Frame-Einbaulösungen, ab. Es gebe bei allen anderen Produkten zu viele Richtlinien und Vorschriften, die berücksichtigt werden müssten, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten. Dass sich dennoch eine Nachfrage bei der eigenen Karosseriewerkstatt lohnt, weiß Marita Friedrich zu berichten: „Auch Sortimo-Einbauten konnten schon vorgefertigt aus Zusmarshausen zu uns nach Essen geliefert werden und wurden dann hier in unsere Fahrzeuge montiert.“ Oder man nimmt das Angebot von Modul-System in Anspruch: Die schicken auf Wunsch auch einen eigenen Monteur an den jeweiligen Unternehmensstandort.

Bleibt zu hoffen, dass dieser dann alle notwendigen Kleinteile in seinem Transporter verstauen konnte und es nicht so geht wie häufig beim Kücheneinbau, wo dann doch immer noch ein Schräubchen fehlt.

Sabine Neumann

Verwandlungskünstler.
Nutzfahrzeug-Leasing bei Athlon.

Prüfen Sie jetzt unsere Angebote unter:
www.athloncarlease.de/selections

Mehr als die Summe seiner Teile: Unsere neuen Nutzfahrzeug-Modelle bieten für jede Branche die passende Ausstattung, maßgeschneidert für Ihre individuellen Bedürfnisse. Wie zum Beispiel der VW T5 Kasten – auch im günstigen Komplettangebot bei den Athlon Selections.

Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG

Kostenlose Interessenten Hotline
0800 200 00 68

Internet
www.athloncarlease.de

ATHLON CAR LEASE

	Aluca	Bott
Prinzip	Module oder einzelne Bauteile aus Aluminium, die mit einer Vielzahl von Zubehör bestückt werden können	Module oder einzelne Bauteile, die mit einer Vielzahl von Zubehör bestückt werden können
Tragrahmen	■ hochbelastbare Aluminiumkonstruktion mit einheitlicher Systemlochung für alle Bauteile im Raster 25 mm ■ 13 Bauhöhen: von 250 bis 1350 mm ■ 5 Bautiefen:250 mm, 320 mm, 420 mm, 520 mm, 735 mm ■ Tragrahmenbreite 30 mm	■ einteilig geschlossenen Stahlblechelemente ■ Multifunktionsraster in das sämtliche Einzelkomponenten im 25 mm Raster aufgenommen werden können ■ Kantenschutz zum Schutz der Kanten, des Ladeguts und vor Verletzungen ■ 6 Bautiefen (220, 260, 320, 420, 520, 620mm); Höhenraster 100mm
Seitenwand	■ zur seitlichen Abdeckung des Einrichtungsblocks ■ Systemlochung 34 x 34 mm zur zusätzlichen Aufnahme von Werkzeughalterungen	s.o.
Schubladenelemente	■ mit ergonomischem Zentralverschluss und beidseitiger Sicherheitsverriegelung ■ als Option abschließbar; Schloss kann auch nachträglich eingebaut werden ■ Blende aus eloxiertem Aluminium-Strangpressprofil ■ Einteilungsmöglichkeiten mit Matten, Trenn- und Steckwänden und Kunststoffboxen ■ 4 Feldbreiten: 360, 460, 705, 950 mm ■ Schubladenhöhen: 100, 150, 200, 250, 300 mm ■ Vollauszug mit Arretierung bei kompletter Öffnung ■ Schubladenauszug teilbar zur Entnahme der befüllten Schublade	■ Materialmix aus Stahl, Kunststoff und Alu ■ Einhandbedienung ■ serienmäßige Ausstattung mit Antirutschmatte ■ Kunststoffummantelte Stahlverriegelungsbolzen für eine geräuscharme sowie sichere Verriegelung ■ optional auch mit Schwerlastschienen lieferbar (Serie bei Baubreite 1040mm und Tiefe 780mm) ■ vielfältiges Einteilungsmaterial lieferbar ■ erhältlich für Systembaubreiten 420, 520, 780, 1040mm
Regalfachboden	■ 6 Feldbreiten: 360, 460, 705, 950, 1195, 1440 mm ■ Aufkantung 100 mm seitlich und hinten ■ Wannenoberkante mit integrierter Systemleiste zur Aufnahme von Abteilern	keine Angabe
Regalwanne	■ 2 Varianten: 1. hinten: 100 mm, vorne 100mm; 2. hinten 100 mm und vorne 50 mm hoch ■ Verwendung mit Klappe oder mit Fachbodenwinkel ■ 6 Feldbreiten: 360, 460, 705, 950, 1195, 1440 mm ■ 4 Bautiefen: 250, 320, 420, 520 mm	■ aus eloxiertem Alu. ■ 2 Varianten: □ mit einer Ladekante von 50 mm (S-Wanne) □ mit einer Ladekante von 100 mm (D-Wanne) ■ für alle Sytembauvarianten erhältlich ■ Serienmäßige Ausstattung mit Antirutschmatte und Trennwänden
Türelement	■ abschließbares Türelement aus Aluminium ■ Anschlag links oder rechtsmöglich ■ Feldbreite: 460 mm ■ 11 Höhen: 400 - 1300 mm	■ Rollladen aus Kunststoff werden direkt im Regalsystem integriert
Regalklappen	■ aus verwindungsfreiem, eloxiertem Aluminium-Strangpressprofil ■ für Bodenfächer, Fachböden und Regalfachböden ■ schwenkt bei Regalfachboden und Fachboden vollständig nach unten ■ Höhen 125 und 175 mm, tatsächlicher Überstand: 100 und 150 mm	keine Angabe
Koffertablar	■ für Aluminium- oder Kunststoffkoffer ■ Einhandbedienung und beidseitige Sicherheitsverriegelung ■ Feldbreite: 460 mm ■ auch mit Schloß erhältlich ■ Schloß kann auch nachträglich eingebaut werden	keine Angabe
Fachboden	■ 4 Feldbreiten (Bautiefe 715 mm und 735 mm in 3 Feldbreiten) bei Breite 950 mm inkl. Fachbodenverstärkung ■ schräg oder gedreht eingebaut ■ auch als Ablagefach für Kleinteilekoffer, Magazine und Systainer (gilt für Feldbreite 360, 460, 705 mm) ■ als Abschluß von Schubladenblöcken	■ Klappenfachboden mit Alu-Schwenkklappe ■ für die Systembaubreiten 520, 780, 1040, 1300mm erhältlich
Sonstiges	■ Unterbodenauszug	■ Schrankgehäuse als Grundlage für den Einbau auf Plattformen sowie für Einrichtungslösungen mit gedrehten Schränken ■ Multifunktionsraster für die Aufnahme von Schubladen und Tablare im 25 mm Raster ■ 4 Bautiefen (320, 420, 520, 780 mm) ■ 4 Baubreiten (420, 520, 780, 1040 mm) ■ 2 Höhen (400, 500 mm) ■ Universalschränke mit abschließbarer Tür inklusive Kleiderhaken und 1 Fachboden: B 520 x T 420 x H 900 (22,6 kg) oder B 520 x T 320/420 x H 1200 (25 kg) ■ Eckwannen ■ Einbauplattformen für Kombi- und Großraumlimousinen ■ Unterflurauszug mit 3 Unterflurmodulschubladen (2 x Heckauszug, 1 x Seitentürauszug) ■ Innenabmessung: B 448 x T 897 x H 133 mm(je nach Modell 68-106 kg/ ???

	Modul-System	Sortimo	Würth
	An das jeweilige Fahrzeugmodell angepasse Konsole, die auf einfache Weise im Fahrzeug angebracht wird. Anschließend wird die Einrichtung an der Konsole befestigt und mit Zubehör ausgestattet. Grundbauteile aus hochfestem Stahl oder Aluminium.	Sortimo Globelyst auf Soboflex®-Sicherheitsmontageboden oder SobogripPlus®-Wandverkleidung befestigt (extrem leichte vorgefertigte Module in allen Variationen als Regal oder Schubladenelement)	Orsymobil Modulblöcke in unterschiedlichen Regal und Schubladen-Kombinationen plus Unterbauten, Flügeltüren-, Rolladenschränke,
	■ Bautiefen 200, 302 mm und 472 mm ■ Standardbreiten sind 392 mm, 2 x 392 mm, 3 x 392 mm	s.o.	im Grundbauteil enthalten
	im Grundbauteil enthalten	s.o.	im Grundbauteil enthalten
	■ bis zu 100 % ausziehbar ■ maximale Belastung liegt bei 30 kg je Schubkasten und insgesamt 10 kg je Schubkastenmodul ■ aus eloxiertem Aluminium ■ Kugellager sorgen dafür, dass sich die Schubkästen mühelos ausziehen und wieder einschieben lassen ■ Griffe verfügen über eine integrierte Sperre, die beim Verschließen automatisch arretiert ■ Modulbreiten 392, 588, 784 mm ■ Modulhöhen 129, 235, 342, 448 mm; ab 21,4 kg	s.o.	■ Schubladenmodule 470x50/75x330 mm (ab 1,4 kg), 757x79/109/169x333 mm, 1033x79/109/169x333 mm
	■ Ablagesystem mit klappbaren Fronten aus eloxiertem Aluminium ■ 3 Modulbreiten (784/980/1176 mm), 2 Höhen (102/204 mm) und 2 Tiefen (302/472 mm); ab 2,8 kg	s.o.	s.o.
	keine Angabe	s.o.	s.o.
	■ Verschlussklappen	s.o.	s.o.
	s.o.	s.o.	s.o.
	■ Ladeplatten für Auszugsvorrichtungen in drei Ausführungen	s.o.	keine Angabe
	■ Langgutrinnen mit einer Tiefe von 200 mm werden an Aufstokkungen und Stützblechen montiert oder als separate Wandschalen verwendet. Die Höhe beträgt 70 mm.	s.o.	keine Angabe
	■ Compact Series-Regale (Regalsystem, in Verbindung Modulboxen) 80 mm hoch und 200 mm, 302 oder 472 mm tief	■ Großraumschubladen in drei Größenund Aufbauten für Kombis und Großraumlimousinen ■ Easy-Klick®-Einrichtungssystem ■ universeller Ladeboden: CarmoPlus® (bis 200 kg belastbar) und dem Schwerlastauszug (bis 250 kg belastbar) für alle Kombis und Transporter ■ Fahrzeugbeklebung als Zusatzservice ■ Eckfachbodenwannen	■ Unterflurschublade in 3 Größen ■ Schubladeninnenmaß 340x160x755 mm ■ Lastwert pro Schublade 100 kg.

Generationswechsel

VW Nutzfahrzeuge erneuert den T5: Common-Rail-Motoren und Biturbo-Premiere.

Innen und außen renoviert: der VW T5

Effizienz hat in diesen wirtschaftlich eher schwierigen Zeiten einen besonders großen Stellenwert. Da muss auch das Arbeitsgerät mithalten können. Entsprechend hat Volkswagen den jüngsten Jahrgang des als Transporter, Multivan, Caravelle und California lieferbaren T5 auf Sparsamkeit getrimmt. Damit der Wagen Gewerbetreibende beim sorgfältigen Umgang mit Ressourcen unterstützen kann, halten ab Mitte Oktober eine komplett neue Motorengeneration und viel technischer Feinschliff Einzug.

Optisch ist die Überarbeitung am nun VW-typischen Markengesicht oder an den jetzt auch weiß unterlegten Instrumenten in der Armaturentafel zu erkennen. Doch das sind minimale Veränderungen im Vergleich zu dem, was unter der Haube geschehen ist. Denn vorbei sind die Zeiten von Pumpe-Düse-Aggregaten und unterschiedlichen Hubraumgrößen. Ab sofort sorgen neben einem Zweiliter-Benziner vier unterschiedlich starke Common-Rail-Diesel mit ebenfalls zwei Litern Hubraum und vier Zylindern für Antrieb.

Während es sich bei den drei Selbstzündern bis 140 PS um modifizierte Versionen aus dem Pkw-Baukasten handelt, gebührt dem T5 die Ehre, als erster bei VW überhaupt mit der neuen 180 PS starken Topmotorisierung, dem Zweiliter-TDI-Biturbo, unterwegs sein zu dürfen. Anders als seine Serienbrüder mit einem Turbolader, verfügt er über eine zweistufig geregelte Aufladung. Das beschert ihm ein beeindruckendes Drehmoment von 400 Newtonmetern zwischen 1.500 und 2.000 Umdrehungen. Die Höchstgeschwindigkeit gibt VW mit Tempo 191 an. In 11,3 Sekunden erreicht die Tachonadel aus dem Stand die Hunderter-Marke.

Zahlen, die sich im Alltag vor allem dann bemerkbar machen, wenn man mit einem vollbeladenen Wagen unterwegs ist – ganz gleich ob es die Passagiere eines Shuttledienstes oder die Fliesen des Sanitärfachmanns sind. Denn selbst dann hat das Spitzenaggregat noch immer ein paar Körner in Reserve, um auch mal ein schnelleres Überholmanöver leisten zu können. Besonders komfortabel wird die Fahrt, wenn anstelle des serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebes das erstmals in diesem Segment eingesetzte Doppelkupplungsgetriebe (DSG/1.755 Euro Aufpreis) für die Kraftübertragung verantwortlich ist.

Das Getriebe ist auch für die 140-PS-Variante – neun PS mehr als der Vorgänger – erhältlich. Dieses Aggregat macht einen sehr harmonischen Eindruck, ist angenehm durchzugsstark und absolut ausreichend in der Leistung. Zudem ist vom Start weg eine Allradversion (2.625 Euro) im Angebot, was all jene freuen dürfte, die auf dem Weg zu ihren Kunden durch unwegsames oder bergiges Gelände müssen.

Daten und Preise VW T5 Transporter Kastenwagen (kurzer Radstand/Normaldach)

Modell	kW/PS	l/100 km	max. Ladevolumen (m³)	Nutzlast (kg)	Preis in Euro (brutto)	Wartungsintervall	CO₂/Abgasnorm/DPF
2,0	85/115	10,3–10,6	5,8	1.121-714	22.825	40.000 km	Euro 5/241-247
2,0 TDI	65/84	7,2–7,5	5,8	1.038-622	22.825	40.000 km	Euro 5/190-198/DPF
2,0 TDI	75/102	7,2–7,5	5,8	1.038-622	24.045	40.000 km	Euro 5/190-198/DPF
2,0 TDI	103/140	7,4–7,7 (7,9–8,2/8,0–8,3)	5,8	1.003-587 (991-575/883-467)	25.995 (27.750/28.620)	40.000 km	Euro 5/195-203 (208-216/211-219)/DPF
2,0 BiTDI	132/180	7,5–7,8 (7,8–8,1)	5,8	956-567 (944-555)	28.645 (30.400)	30.000 km	Euro 5/198-205 (205-214)/DPF

in Klammern Werte für DSG-Getriebe/4motion

Unterhaltskosten gesenkt

Der 84 PS starke Einstiegsmotor hat die gleiche Leistung wie sein 1,9-Liter-Vorgänger. Wie dieses Aggregat ist auch der 102-PS-Diesel mit einem Fünfgang-Getriebe kombiniert und hat mit allen anderen eines gemein: Sie sind gegenüber den Vorgängern ungemein zurückhaltend bei den Arbeitsgeräuschen. Ein echter Vorteil bei längeren Einsätzen.

Einen wirtschaftlichen Vorteil verspricht Volkswagen trotz der teils deutlichen Leistungssteigerung mit bis zu 15 Prozent niedrigeren Verbrauchswerten. Maximal gibt der Hersteller 1,9 Liter weniger Sprit auf 100 Kilometern an, was bedeutet, dass 52 Gramm weniger CO_2 pro Kilometer ausgestoßen werden. Und das ist nicht die einzige Maßnahme, die die Unterhaltskosten senkt. Beispielsweise wurde das Intervall für den Zahnriemen-Wechsel von einstmals 125.000 bei den Vierzylindern auf nun 210.000 Kilometer ausgeweitet. Selbst der meist bei 180.000 Kilometer fällige und kostenintensive Wechsel des Stirnradsatzes bei den Fünfzylindern des bisherigen T5 wird damit übertroffen. Bei einer durchschnittlichen Haltedauer des Transporters in der Flotte von etwa 180.000 Kilometern werden die wenigsten Fuhrparkbetreiber für diese Reparatur also Geld ausgeben müssen.

Mit einem Einstiegspreis von 22.155 Euro (Preise ohne Mehrwertsteuer) für den Kastenwagen, 25.168 Euro für den nun auch innen komplett verkleideten Multivan Startline oder 27.525 Euro für die Basisversion der Caravelle sind die Anschaffungskosten für die T5-Baureihe nahezu identisch mit dem Vorgänger geblieben. Erfreulich: Ein noch nicht genauer definiertes Flottenpaket soll demnächst angeboten werden.

Sabine Neumann

++ Transporter-Nachrichten ++

Transporter sollen sauberer werden

Leichte Nutzfahrzeuge sind aus Rücksicht auf das Industriegewerbe aus der ab 2012 geltenden Limitierung der CO_2-Emissionen von Pkw noch ausgenommen worden. Spätestens Anfang Oktober will der für Umwelt zuständige EU-Kommissar Stavros Dimas jedoch einen Gesetzesvorschlag vorlegen, der auch die rund 21 Millionen Transporter und Lieferautos der EU in die Umweltpflicht nimmt.

Geplant ist eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes von derzeit rund 203 g CO_2/km auf 175 g nach dem gleichen Modell wie bei Pkw: Wer über dem Limit liegt, muss Strafe zahlen. Der ursprünglich nicht vor Ablauf des Jahres erwartete Vorschlag soll nun vorgezogen werden. Offensichtlich will Dimas Gas geben, um vor Ende seines Mandats diese Lücke in der Umweltpolitik der EU zu schließen. Für 2020 sollte gar ein Limit von 130 g/km anvisiert werden.

Europas Automobilindustrie, die in den ersten sechs Monaten 2009 einen Einbruch von 36,5 Prozent bei den Neuregistrierungen von Nutzfahrzeugen bis zu 3,5 t hinnehmen musste, würde dies schwer treffen. Aus Sicht des europäischem Herstellerverbands ACEA ist der Vorschlag unausgegoren, kommt zum falschen Zeitpunkt und ist „total unrealistisch", so ein Sprecher des ACEA gegenüber dem ARCD.

Grundsätzlich heiße man die Einführung von verbindlichen Grenzwerten gut, der Einführungstermin müsse aber unter Berücksichtigung der industriellen Entwicklungszyklen von rund sieben Jahren festgelegt werden. „Wir brauchen eine gründlich vorbereitete Gesetzgebung, die von allen mitgetragen werden kann", so der Nutzfahrzeug-Spezialist des ACEA, der die Stichhaltigkeit der von der Kommission angestellten Folgenabschätzung in Frage stellt. Demnach sollen Lieferwagen zwar um rund 1.650 bis 2.000 Euro teurer werden, die Preissteigerung würde jedoch durch geringeren Spritverbrauch aufgewogen, hofft die Kommission.

Pro-Plus-Händler bei Renault

Renault plant eine weitere Qualifikation seiner 110 Business-Center: Bis Anfang 2010 und zum Start des neuen Master sollen sich 35 aus den Reihen dieser Zentren tiefer ins Nutzfahrzeuggeschäft einarbeiten und zu Pro-Plus-Händlern avancieren. Als besonderen Schwerpunkt werden sich diese Partner des Themas Ein- und Umbauten annehmen. „Pro-Plus ist bei Renault ein europaweiter Standard, den wir auch hier auf dem deutschen Markt einführen werden", sagt Michael Borner, Direktor Flotten/Großkunden bei Renault Deutschland. Damit soll das Nutzfahrzeuggeschäft weiter professionalisiert und Marktanteile gewonnen werden.

Partikelfilter für leichte Nutzfahrzeuge

Das Kraftfahrtbundesamt erteilte Pirelli Eco Technology, Tochter-Unternehmen des italienischen Pirelli Konzerns, die Zulassung des Feelpure-Systems für den deutschen Markt. Mit dem Filtersystem zur Verringerung der Schadstoffemissionen von Dieselmotoren können Fahrzeughalter leichte Nutzfahrzeuge der Emissionsklassen Euro 1, 2 und 3 zur Grünen Plakette aufrüsten und sie über das Jahr 2010 hinaus in den Umweltzonen fahren.

Eine Reihe ausgewählter Fachhändler bieten die Partikelfilter von Pirelli an. Die aus Siliziumkarbid bestehenden Pirelli-Filtersysteme verringern die so genannten Partikel-Emissionen, die als gefährlichster Bestandteil der Umweltverschmutzung in städtischen Bereichen gelten, um mehr als 90 Prozent, die Stickstoffdioxid-Emissionen um mehr als 50 Prozent. Auf diese Weise heben sie den Emissionsstandard der Fahrzeuge von Euro 1/2/3 auf Euro 4/5.

Der Filter ist für alle gängigen Transporter-Modell erhältlich und kostet rund 3.500 Euro plus Montage und Mehrwertsteuer.

Das überzeugt mich!
Individuell im Angebot. Kompetent im Service.

Als herstellerunabhängiges Leasing-Unternehmen setzen wir auf maximale Wirtschaftlichkeit, Fairness und Kostentransparenz.Wir kennen keine Standardlösungen, sondern zeigen Ihnen Optimierungspotentiale. Die Nutzung Ihrer Fahrzeugflotte gestalten wir so flexibel, wie Sie es wollen – selbstverständlich frei von Herstellerinteressen. Fragen Sie uns!
www.hla.de oder rufen Sie uns an +49 (0)89 324 901 900

HANNOVER LEASING AUTOMOTIVE

Sparmaßnahmen

BMW versucht sich im Spagat zwischen Fahrfreude und Nachhaltigkeit.

Nicht als Kombi und auch nicht mit Automatik: der 320d „Efficient Dynamics Edition".

BMW war eine der ersten Marken, die auf den Klimawandel und den allgemeinen Kostendruck reagiert hat und schon auf die IAA vor zwei Jahren die „Efficient Dynamics"-Modelle vorgestellt hat. Nun gehen die Münchner noch einen Schritt weiter und optimieren das Flottenmodell 320d noch weiter und nennen es „Efficient Dynamics Edition". Dabei wurde der Zielkonflikt zwischen Fahrfreude und Nachhaltigkeit - so die Formulierung des Herstellers - „markentypisch" aufgelöst. Der Spagat gelingt dann in der Fahrpraxis auch mit ganz einfachen Mitteln: Entweder man entscheidet sich dafür, die unbestritten spürbare Sportlichkeit des Sondermodells ganz auszufahren oder man zügelt den Gasfuß und fährt im niedrigen Drehzahlbereich. Beides ist möglich und gewährt sogar die von BMW immer wieder propagierte Freude am Fahren, allerdings in ganz unterschiedlicher Art und Weise. Nach Konzernangaben verbraucht die Limousine nur 4,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer und weist Emissionen von 109 Gramm CO_2 pro Kilometer auf. Im Vergleich zum normalen 320d sind das 0,7 Liter und 19 Gramm CO_2 weniger. Erreicht wird das unter anderem durch die von 130 auf 120 kW gesunkene Leistung sowie das erhöhte maximale Drehmoment. Es liegt mit 360 Newtonmeter zehn Newtonmeter höher als bei der Normalversion. Zur Verfügung steht es zwischen 1.750 und 3.000 U/min, statt erst bei 4.000 Touren.

Durch eine längere Getriebeübersetzung wird eine Lastpunktverschiebung in Richtung niedrigerer Drehzahlen erreicht. Zudem gibt es eine Schaltanzeige. Komplettiert werden die Sparmaßnahmen durch ein Start-Stopp-System, einer bedarfsgerechten Steuerung von Servolenkung und Klimakompressor sowie der Bremsenergie-Rückgewinnung. Hinzu kommt eine aktive Kühlluftklappen-Steuerung, Leichtlaufreifen mit neu entwickelten Aero-Felgen und ein tiefer gelegtes Fahrwerk.

Der Verkaufsstart ist unterdessen erst im März 2010; der Preis von 33.000 Euro brutto ist identisch mit den des „normalen" 320d. Kombi und Automatikgetriebe wird es nicht geben.

Daten und Preise BMW 320d Efficient Dynamics Edition

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO_2 (g)/Partikelfilter
320d Efficient Dynamics	120/163	4,1	18/23/23*	33.000	n. Anzeige	Euro 5/109/DPF

*Prognose

Sabine Brockmann

Revolution liegt in der Luft

Mito Multiair: Mehr Kraft, weniger Verbrauch.

Zehn Prozent weniger Verbrauch, 15 Prozent weniger CO_2: Fiat führt im Alfa Romeo Mito die neuartige Ventilsteuerung „Multiair" ein.

Alfa Romeo hat das Motorenangebot für den Mito erweitert. Ein neuer 1,4-Liter-Turbo-Benzinmotor mit der Hightech-Ventilsteuerung „Multiair" ergänzt ab sofort die Antriebspalette. Mit der zylinderselektiven Ventilsteuerung haben die Italiener auf der Einlassseite anstelle einer Nockenwelle eine elektrohydraulische Steuerung platziert, die von der Kurbelwelle unabhängig und unbegrenzt variabel ist. Die Ventile an jedem Zylinder können somit beliebig geöffnet und geschlossen werden, so dass sich der Motor optimal der jeweiligen Teillast anpasst und einen optimalen Wirkungsgrad erreicht.

Beim Ansaugen der Luft in die Brennräume gehen üblicherweise rund zehn Prozent Energie verloren. Pumpverluste werden mittels Multiair eliminiert und daraus resultieren geringere Verbrauchs- und Emissionswerte. Ergebnis ist ein um zehn Prozent niedrigerer Verbrauch und 15 Prozent geringere CO_2-Emissionen, so der Hersteller. Dazu tragen natürlich auch die neuen Serienfeatures Start-Stopp-System und Schaltpunktanzeige bei. Weitere Pluspunkte sind zehn Prozent mehr Leistung und 15 Prozent mehr Drehmoment.

Die drei Multiair-Motoren, die zunächst im Mito zum Einsatz kommen, leisten 77 kW (105 PS), 99 kW (135 PS) und 125 kW (170 PS). Der 105-PS-Motor basiert auf einem Saugmotor und ist vorerst in Deutschland nicht erhältlich. Die 135-PS-Turbo-Version, die bereits beim Handel ab 17.300 Euro parat steht, ersetzt den bisherigen 120-PS-Motor. Die neue Topmotorisierung mit 170 PS wird ab Januar 2010 zu Preisen ab 20.950 Euro ausgeliefert. Einen Schritt nach vorn hat Alfa übrigens auch bei den Wartungsintervallen gemacht: Sie sind nur noch alle 30.000 Kilometer fällig.

Daten und Preise Alfa Romeo Mito Multiair

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO_2 (g)/DPF
1,4 TB	99/135	5,6	k.A.	17.300	30.000/-	Euro 5/129
1,4 TB*	125/170	6,0	k.A.	20.950	30.000/-	Euro 5/139

*ab Januar 2010

Ute Kernbach

Doppelnull-Reihe wächst

Peugeot bringt den Kompaktvan 5008 und den Bipper Tepee.

Zwei für variable Einsätze: Peugeot 5008 und Bipper Tepee.

Nach dem Crossover 3008 setzt Peugeot seine Doppelnullreihe mit dem 5008 fort. Dieser wurde auf der IAA der Öffentlichkeit vorgestellt und wird am 24. Oktober zu den Händlern kommen. Er verfügt zum Marktstart über zwei Benzin- (1,6 VTi mit 120 und 156 PS) und drei Dieselmotoren (1,6 HDi/112 PS, 2,0 HDi/150 PS und 2,0 HDi/163 PS).

Im Gegensatz zum 3008 lässt sich dieser aber recht sauber in eine Fahrzeugkategorie einordnen – in die der kompakten Vans. Dort trifft er auf Opel Zafira und VW Touran. Wie den Rüsselsheimer kann man den 5008 mit einer versenkbaren dritten Sitzreihe ordern; es gibt ihn aber auch als Fünfsitzer. Als besonderen Clou bietet Peugeot für dieses Auto gegen Aufpreis ein Headup-Display (HUD) an. Zudem wird es serienmäßig eine Reifendruckanzeige geben. Was den Preis angeht, soll er knapp über dem des 3008 liegen, der bei 21.000 Euro beginnt.

Tepee ab 12.490 Euro

Einen Schritt weiter sind die Franzosen da schon beim Bipper Tepee, der Pkw-Variante des Kleintransporters Bipper. Dieser wird mit zwei Motoren (1,4-Liter-Benziner und 1,4-Liter-HDi) und in zwei Ausstattungsstufen angeboten. In der Variante „Outdoor“ besitzt der Tepee zusätzlich zur Basisausstattung Rammschutzleisten, Dachreling, Nebelscheinwerfer und Schmutzfänger vorn. Die (Einführungs-)Preise beginnen bei 12.490 Euro für den 54 kW (73 PS) starken Benziner und 13.990 Euro für den 50 kW (68 PS) starken Diesel, der lediglich 4,5 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer konsumieren soll.

Hans-Joachim Mag

Zwei auf einen Streich

Subaru frischt Legacy und Outback auf.

Gewachsen und sauberer: Subaru Legacy und Outback schaffen nun die Euro-5-Norm.

Zum Modelljahr 2010 weht ein frischer Wind bei den Legacy- und Outback-Modellen vom Allradspezialisten Subaru. Beide Modelle sind deutlich gewachsen. Die Motorenpalette wurde modifiziert, und alle Motoren erfüllen nun die Euro-5-Norm. Legacy und Outback werden in drei Ausstattungsversionen (Trend, Active und Comfort) angeboten. Das Interieur steckt bereits bei den Basismodellen voller Annehmlichkeiten: Klimaautomatik, Bluetooth-Freisprechanlage, Tempomat, Hill-Holder, elektrisch verstellbarer Fahrersitz und Audioanlage sind Serie. Auch das Thema passive Sicherheit kommt nicht zu kurz: Neben Fahrer-/Beifahrer- und Seitenairbags gibt’s auch Kopfairbags vorne und hinten sowie ESP.

Neu bei beiden Modellen und für die 2,0i- und 2,5i-Motoren ist das stufenlose Automatikgetriebe Lineartronic. Es soll im Vergleich zu den existierenden Automatikgetrieben bis zu 6,9 Prozent weniger verbrauchen; zudem lässt es sich per Schaltwippen am Lenkrad bedienen.

Ebenfalls für beide Modelle gilt, dass sie in ihren Abmessungen gewachsen sind und damit beim Komfort und dem Platzangebot zulegen konnten. Für Fuhrparks dürfte vor allem der Einsatz des formidablen Boxer-Dieselmotors namens 2,0D interessant sein. Allerdings beginnt die Preispalette beim Legacy bei 30.000 Euro; beim Outback gar erst bei 34.600 Euro.

Ute Kernbach

Daten und Preise Subaru Legacy

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km)	Abgasnorm/CO_2 (g)/DPF
2,0i Trend	110/150	8,5 (8,0)	k.A.	28.100 (30.100)	15.000/30.000	Euro 5/198 (185)
2,0i Trend	110/150	8,5 (8,0)	k.A.	28.100 (30.100)	15.000/30.000	Euro 5/198 (185)
2,5i Trend Automatik Lineartronic	123/167	8,0	k.A.	33.100	15.000/30.000	Euro 5/185
2,0D Trend	110/150	5,9	k.A.	30.000	15.000/30.000	Euro 5/156/DPF
Kombi 2,0i Trend	110/150	8,6 (8,1)	k.A.	29.300 (31.300)	15.000/30.000	Euro 5/199 (187)
Kombi 2,5i Trend Lineartronic	123/167	8,1	k.A.	34.300	15.000/30.000	Euro 5/188
Kombi 2,0D Trend	110/150	6,1	k.A.	31.200	15.000/30.000	Euro 5/161/DPF

In Klammern Werte für Automatikgetriebe

Daten und Preise Subaru Outback

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km)	Abgasnorm/CO_2 (g)/DPF
2,5i Trend	123/167	8,6 (8,4)	k.A.	35.200 (37.200)	15.000/30.000	Euro 5/199 (194)
3,6R Exclusive Navi	191/260	10,0	k.A.	49.000	15.000/30.000	Euro 5/232
2,0D Trend	110/150	6,4	k.A.	34.600	15.000/30.000	Euro 5/167/DPF

In Klammern Werte für Automatikgetriebe

Ein wenig mehr Offroad

Dacia Sandero Stepway: Günstig auf holperigen Wegen.

Als Stepway auch für schweres Geläuf geeignet: Dacia Sandero.

Auch am Großkundengeschäft von Renault ist das erste Halbjahr nicht spurlos vorbei gezogen. Aufgrund des Trubels auf dem Privatmarkt in Folge der Abwrackprämie sank der Anteil der Verkäufe beim deutschen Importeur ohne Vermietgeschäft von üblichen 25 auf elf Prozent bei den Pkw. Bei den Transportern, die von dem Geschehen auf dem Privatmarkt unbeeinflusst blieben, liegt der Anteil weiterhin bei 80 Prozent gewerblicher Verkäufe, wie Michael Borner, Direktor Flotten/Großkunden, mitteilt. Aber immerhin: Im August sei eine leichte Belebung erkennbar gewesen.

Diese könnte auch damit einhergehen, dass Renault nun sein wichtigstes Flottenmodell renoviert in den Markt schicken kann, den Mégane Grandtour (siehe Ausgabe 7/8, Seite 56). Aber auch die Marke Dacia erfährt Neuerungen in Form des Sandero Stepway, ein Crossover-Modell, das 20 Millimeter mehr Bodenfreiheit bietet. Zum Einstiegspreis von 9.990 Euro ist dieser ab sofort mit 1,6-Liter-Benzinmotor und 64 kW (87 PS) bestellbar. Der 1,5 dCi Eco2-Turbodiesel mit 50 kW (68 PS) als zweite Motorisierung kostet 11.290 Euro. Der Motor ist allerdings nur nach Euro 4 abgasarm und ohne Partikelfilter. Die Auslieferung erfolgt im Oktober.

Der Sandero Stepway basiert auf dem mittleren Sandero-Ausstattungsniveau Ambiance, das bereits Servolenkung und Zentralverriegelung enthält. Er bietet zusätzlich serienmäßig 16-Zoll-Leichtmetallräder, spezifische Sitzpolsterbezüge, Metallic-Lackierung, Nebelscheinwerfer sowie die im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umklappbare Rücksitzbank. Zur Sicherheitsausstattung zählen unter anderem das Antiblockiersystem Bosch 8.1 der neuesten Generation, der Bremsassistent sowie Front-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

Daten und Preise Dacia Sandero Stepway

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km)	Abgasnorm/CO_2 (g)/Partikelfilter
1,6 MPI	64/87	7,6	k.A.	9.990	30.000	Euro 4/180
1,5 dCi Eco2	50/68	5,3	k.A.	11.290	20.000	Euro 4/140/-

Hans-Joachim Mag

Cee´d neu aus

Kia verpasst seinem Kompakten ein Facelifting und neue Motoren.

Kraftvoller, sparsamer und wartungsfreundlicher: Kia Cee´d Sporty Wagon.

Kia hat den kompakten Cee´d nach zweijähriger Laufzeit überarbeitet. Für den Fuhrparkmarkt besonders interessant ist die gegenüber der Limousine um 950 Euro teurere, 4,69 Meter lange Kombiversion, Sporty Wagon genannt. Sie punktet mit einem guten Preis-/Leistungs-Verhältnis (ab 16.345 Euro brutto), ordentlichen Platzverhältnissen und einem großen Ladeabteil. Sowohl die viertürige Fließhecklimousine als auch der Sporty Wagon erhielten einen neuen Kühlergrill und Rückleuchten in LED-Optik. Das ohnehin gute Fahrwerk des agilen Fronttrieblers wurde nochmals verbessert; die Triebwerke begnügen sich im Durchschnitt jetzt mit fünf Prozent weniger Kraftstoff.

Ein neuer 1,6-Liter-Turbodiesel ersetzt den bisherigen Selbstzünder gleichen Hubraums. Er wird in zwei Leistungsstufen mit 66 und 85 kW (90 und 115 PS) angeboten, erfüllt aber nur Euro 4. Auf ersten Testfahrten erwies sich die leistungsstärkere Version als kultiviert und kraftvoll. Der Motor ist mit einem neuen Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert, optional wird gegen 1.230 Euro eine Vierstufenautomatik angeboten. In Verbindung mit der aufpreispflichtigen Start-Stopp-Automatik (300 Euro) und Leichtlaufreifen von Michelin genehmigt sich der 85 kW starke Diesel im Durchschnitt nur 4,5 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer und bleibt mit 119 g CO_2/km unter der magischen 120 g-Grenze, das heißt er ist zunächst von der Kraftfahrzeugsteuer befreit (Grenzwert gilt bis 2011). Ebenfalls wichtig für die Unterhaltskosten: die Wartungsintervalle wurden auf 30.000 Kilometer (1 Jahr) verlängert.

Thomas Bade, Geschäftsführer Kia Motors Deutschland, ist denn auch sicher, den Marktanteil im Fuhrparkgeschäft ausbauen zu können. „Die neuen überarbeiteten Motoren mit verbrauchsarmen Technologien wie beispielsweise das Start-Stopp-System und Leichtlaufreifen machen den Cee´d noch interessanter und sparsamer für Flottenkunden“, ist er überzeugt.

Daten und Preise Kia Cee'd Sporty Wagon

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km/Jahr)	Abgasnorm/CO_2 (g)/Partikelfilter
1,4 CVVT	80/109	*5,7	15/19/17	16.345	20.000/1	Euro 5/135
1,6 CVVT	93/126	6,0*	15/19/17	17.325	20.000/1	Euro 5/142
2,0 CVVT	106/143	7,1	15/21/17	21.115	15.000/1	Euro 4/168
1,6 CRDI	66/90	4,5*	16/19/21	18.185	30.000/1	Euro 4/119/DPF
1,6 CRDI	85/115	4,5*	16/19/21	19.550	30.000/1	Euro 4/119/DPF
2,0 CRDI	103/140	5,5	17/22/21	23.335	20.000/1	Euro 4/146/DPF

* = mit Start-Stopp-Automatik

Martina Göres

Bsssssssst

Schon der Fiat 500 ist ein großer Wurf – die Cabrio-Version steht ihm wohl in nichts nach.

Offen für noch mehr Sympathie: Eine weitere gelungene Adaption ist der Fiat 500C.

„Hui, der sieht aber gut aus“, ruft die Radfahrerin an der roten Ampel durch das geöffnete Dach. Ein kurzer Blick auf den Beifahrer zeigt: ihn kann sie nicht gemeint haben. Bleibt also nur das Auto. Und da muss man der Passantin wirklich beipflichten. Der Fiat 500 ist auch und gerade in der Cabrio-Version ein richtig schönes Fahrzeug. Wie der VW Beetle und der neue Mini hat sich auch Fiat mit dem 500 ganz dem Retro-Design verschrieben. Für den Fait 500 C gilt dies in ganz besonderem Maße, denn auch der Ahn startete 1957 mit einem Faltdach. Streng genommen ist der 500 C daher auch kein echtes Cabrio, denn die festen Dachholme, die C-Säule und die hinteren Seitenfenster behindern uneingeschränktes Frischluftvergnügen. Allerdings spielt das kaum eine Rolle, denn auch so verlieren sich ausreichend Sonnenstrahlen und Wind in das Fahrzeug.

Das Stoffverdeck des neuen 500C reicht bis an die hintere Heckklappe und öffnet sich auf Knopfdruck in 16 Sekunden. Und zwar in zwei Stufen: In der ersten gleitet das mehrlagige Softtop mit einem leisen „Bssssst“ bis zur Höhe der Glasheckscheibe zurück; in der zweiten Stufe wird auch die Scheibe abgesenkt. Beim Öffnen der Heckklappe fährt das Verdeck automatisch ein Stück hoch und macht so den Weg zum Kofferraum frei. Allerdings befindet sich dahinter nicht mehr wie einst der Motor, sondern ein Stauraum von 182 Litern. Angeboten wird das Softtop in den Farben Rot, Schwarz und Elfenbein. Den 500 C gibt es in zwei Ausstattungslinien, nämlich „Pop“ und „Lounge“.

Wie im geschlossenen Fiat 500, stehen drei Euro-5-Vierzylinder zur Wahl: zwei Benziner (1,2 8V mit 51 kW/69 PS und 1,4 16V mit 74 kW/100 PS) sowie ein Turbodiesel (1,3 Multijet 16V mit 55 kW/75 PS). Für die beiden Benziner steht ein Automatikgetriebe zur Verfügung (900 Euro). Mit diversen Zubehör und Ausstattungen kann man den 500C ganz nach seinen Vorstellungen konfigurieren, wobei die vergleichsweise günstige Preisgestaltung auffällig ist. So ist der Fiat 500C schon ab 13.800 Euro zu haben. Auf ein Zubehör sollte man trotz des niedrigen Preises von 305 Euro auf jeden Fall verzichten, nämlich das werksseitig angebotene Navisystem, das mit der Geschwindigkeit einer Rennschnecke rechnet und Ansagen in der Sprachqualität eines volltrunkenen Texaners macht.

Frank Jung

Daten und Preise Fiat 500C

Modell	kW/PS	l/100 km	KH/VK/TK	Preis (€, brutto)	Wartungsintervalle (km)	Abgasnorm/CO_2 (g)/Partikelfilter
1,2	51/69	5,1	15/11/17	13.800	30.000	Euro 5/119
1,4	74/100	6,1	16/14/17	15.800	30.000	Euro 5/140
1,3 Multijet	55/75	4,2	15/13/17	15.800	30.000	Euro 5/110 DPF

KAUF **SERVICE**

In jeder Ausgabe finden Sie eine Liste der neu hinzugekommenen Sondermodelle, und im Internet wird unter www.fuhrpark.de jeweils eine aktualisierte Excel-Liste zum Download bereit stehen, die Sie detailliert über die aktuellen Sondermodelle informiert.

MARKE	TYP	KW	KRAFTSTOFF	TÜREN	DATUM	LISTENPREIS
BMW	X5 xDrive30d Edition 10 Jahre X5	173	D	5	01.10.2009	59579,83
BMW	3er-Reihe 320d xDrive Edition Fleet	120	D	4	29.09.2009	29831,93
Ford	Fusion 1,6 16V Style	74	S	5	09.09.2009	14357,14
Ford	S-Max 2,2 TDCi DPF Silver Magic	129	D	5	08.09.2009	31386,55
Ford	Galaxy 2,0 TDCi 103kW DPF Concept	103	D	5	08.09.2009	27100,84

Diese Tabelle ist ein Service von bfp fuhrpark + management in Zusammenarbeit mit: ATHLON CAR LEASE und JATO

Der Überflieger

Flotten-Klassiker, näher betrachtet: Audi A4 Avant 2,0 TDI im Dauereinsatz.

Erfolgreich vermarktet Audi den A4 Avant: Auch im Praxistest schlug sich der Ingolstädter Bestseller gut – trotz kleiner Schwächen.

Audi geht es gut. Während nahezu alle Marken im ersten Halbjahr in Flottenmarkt Federn lassen mussten, stürmen die Ingolstädter von einem Erfolg zum nächsten und konnten trotz Krise ihr Ergebnis verbessern. Freilich kommt der Erfolg nicht von ungefähr, seit Jahren zeichnen sich die Modelle durch ihre gute Kostenbilanz und ihr gefälliges Design aus, und vor allem mit dem Mittelklassemodell A4 und dessen Kombiableger Avant scheinen die Firmen und ihre Dienstwagenberechtigten recht zufrieden.

Das derzeit aktuelle und nicht minder erfolgreiche Modell stellte sich im Frühjahr unserem Praxistest, bestückt mit dem bekannten und populären 2,0-Liter-TDI mit 105 kW beziehungsweise 143 PS. Zu wenig für einen Dienstwagen, der auch lange Autobahndistanzen zurück legen muss und dabei den Fahrer in jeder Hinsicht zu schonen hat? Das schien eine der Fragen, der wir nachzugehen hatten. Wie auch der, ob sich der A4 nicht doch auch die eine oder andere Schwäche leistet.

Beginnen wir mit der ersten Frage: 143 PS scheinen für ein 1.555 Kilogramm schweren Kombi tatsächlich eher wenig – auch wenn es sich um einen drehmomentstarken Dieselmotor handelt. Doch bevor wir urteilen, werfen wir einen Blick auf die Daten des Triebwerks: Bei der mittlere Ausführung des TDIs (es gibt noch die Basisvariante mit 88 kW) bringt es auf ein Drehmoment von 320 Newtonmeter, die von 1.750 bis 2.500 Touren zur Verfügung stehen. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt er 9,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt in der handgeschalteten Version bei 208 km/h an.

Geringe Geräuschkulisse

Daten, mit denen es sich eigentlich leben lässt. Freilich ist der sechste Gang recht lang übersetzt, so dass wir beim Beschleunigen bei höheren Tempi zurück schalten mussten. Doch lässt man es ruhiger angehen, reicht die Kraft des Vierzylinders vollkommen aus. Das Erfreuliche dabei: Der Blick auf den Bordcomputer und dessen Verbrauchsanzeige zeigt bei manierlichem Tempo Werte um die sechs Liter an. Da lässt man hektischere Highway-Gefährten doch gerne an sich vorbei rauschen.

Alles im Blick: Gewohnt übersichtlich und bedienfreundlich eingerichtet ist der Fahrerplatz.

Keine Platzprobleme: Wen sie nicht stört, kann in der Mitte auch eine Flasche unterbringen.

Schnell ausgerollt: Mit zwei, drei Handgriffen ist das Trennnetz hinter den Vordersitzen angebracht.

Schlauer Kniff: Überaus praktisch ist die Unterbringung der Flasche in der Türverkleidung.

Zu den Praxisverbrauchswerten und den daraus resultierenden Kosten später mehr.

Zudem kann man den Ingenieuren durchaus ein Lob für die geringe Geräuschkulisse aussprechen, denn egal wie man den Motor beansprucht, nie dringen nerviges Brummen oder Nageln in den Innenraum. Auch die Abrollgeräusche halten sich auf erfreulich niedrigem Niveau. Über die Freisprechanlage telefonieren oder die Spracheingabe wurden dadurch nicht gestört. Das serienmäßig verbaute Sechsgang-Getriebe schaltete sich exakt und flüssig. Alternativ bietet Audi die Multitronic an, die 2.150 Euro Aufpreis und gut einen halben Liter Mehrverbrauch kostet.

Feinarbeit leistete Audi auch beim Fahrwerk. Schon die Basisversion gab keinen Anlass zur Beanstandung: Wiewohl sich der A4 Avant sportlich gibt und dies mit guter Rückmeldung kund tut, so lässt sich in ihm dennoch komfortabel reisen. Keiner der Testfahrer hatte je das Gefühl, dass der Hersteller hier nacharbeiten müsste. Doch auch für die Mittelklasse bietet man „Audi drive select“ an, eine elektronische Fahrwerksregelung, mit der sich die Technik-Komponenten, die das Fahrerlebnis bestimmen, über eine Taste im Cockpit bestimmen lassen – etwa wie sportlich oder komfortabel sie arbeiten sollen. Dies gibt es aber nur in Verbindung mit der variablen Dämpferabstimmung und der Dynamiklenkung, so dass Mehrkosten von etwa 2.500 Euro anfallen.

Gute Verarbeitungsqualität

Dieses Geld sollte man eher in gute Sitze investieren. Audi bietet hier neben Sportsitzen (595 Euro) belüftbare Klimakomfortsitze (880 Euro) an, die sich natürlich auch mit elektrischer Bedienung (ab 385 Euro) ordern lassen. Oder in andere Bezugsstoffe, denn die Basissitze hinterließen diesbezüglich qualitativ nicht den besten Eindruck. Auf jeden Fall sollte man auf die elektrische Lordosenstütze achten, die sich sowohl in der Stärke als auch in der Höhe anpassen lässt. Übrigens monierten im Fond mitreisende Kollegen die unbequeme Sitzposition, was sie der von der Rückenlehne und der Kopfstütze exakt vorgegebenen Position zuschrieben, die es nicht zuließen, die Haltung zu ändern.

Ansonsten hinterließ die Material- und Verarbeitungsqualität den erwartet hochwertigen Eindruck; nichts klapperte oder hakte oder geriet in den Verdacht, nach wenigen Monaten zu verschleißen (von den Sitzbezügen einmal abgesehen). Intuitiv wie kein anderes lässt sich das Navigations-/Bordcomputersystem namens MMI bedienen, bei dem die wichtigsten Bedienebenen per eigenständigem Schalter direkt ansteuerbar sind und sich so die wichtigen Einstellungen intuitiv erschließen.

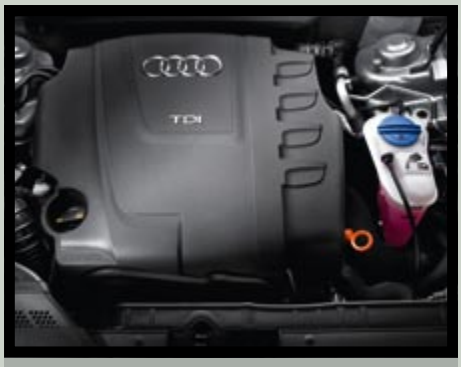
Nach wie vor vorbildlich ist die Grafik des großen Monitors, auf dem sich schnell die Straßen und Verkehrsbehinderungen erkennen und deuten lassen; wer viel unterwegs ist, sollte aber darauf achten, dass das System über TMC pro verfügt, denn die Verkehrsmeldungen der Radiosender über TMC sind oft falsch oder ungenau. Wesentlich genauer funktioniert die Routenführung per Karte und Stimme, auch die Zieleingabe per Buchstaben oder Postleitzahl gelingt schnell. Besitzt man ein System mit Sprachbefehlen, geschieht das noch einfacher, denn mittlerweile erkennt der Computer die Anweisungen sehr präzise, und man kann schon losfahren, bevor das Ziel eingegeben beziehungsweise genannt wurde.

Und ein weiteres wichtiges Feature besitzt MMI mittlerweile, vor allem für Fahrzeuge mit häufig wechselndem Fahrer: Ein Telefon mit Bluetooth-Unterstützung.

Schräglage: Trotz des flachen Heckprofils schluckt der Avant 1.430 Liter Ladegut.

Ein Drehknopf, vier Tasten: Das Bedienkonzept des Audi-MMI ist schnell verstanden

Festgezurrt: Dank des Fixiersystems lassen sich auch kleinere Güter sicher befördern...



Kräftig, leise und sparsam: der 2,0 TDI mit 143 PS stellte die Piloten durchaus zufrieden

... und größere dank der Querstange schon gar.

Hierbei lassen sich über die Spracheingabe verschiedene Handys integrieren, so dass man die Außenantenne nutzen und sein Handy in der Tasche lassen kann. Bei jedem Einsteigen muss man nur kurz den Kontakt bestätigen und fertig.

Alles sicher: das Laderaumkonzept

Der magische Knopfdruck ist auch die Vision der Gestalter von Laderäumen. Und von Generation zu Generation nähern sie sich dieser an: Ein Kniff, und die Rückenlehnen fallen um und eine nahezu ebene Fläche ergibt sich, die 1,03 Meter Länge aufweist. Insgesamt passen nun 1.430 Liter Ladegut hinein, wobei man einige Liter getrost abziehen kann, da zwischen Laderaumtrennnetz und Vordersitzen eine Lücke entsteht.

Apropos Netz: Ähnlich wie die Laderaumabdeckung ist es hinter den Rücksitzen in den Seitenplanken verankert. Möchte man es hinter den Vordersitzen hochziehen, muss man es ausklinken und an eine Schiene an den umliegenden Rücksitzlehnen befestigen. Das geht schnell, doch ist dieses System vom Optimum noch einen kleinen Schritt entfernt, denn es gibt schon Kombis, bei denen die Netzverankerung nicht mehr umgesetzt werden muss. Wie dem auch sei: Im Dach ist es schnell verhakt und somit installiert.

Ratsam ist auch der Kauf des „Schienensystems mit Fixierset“. Per Querstange lassen sich Gegenstände schnell fixieren; wer es flexibel braucht, für den gibt es einen ausziehbaren Gurt, der sich durch den Laderaum spannen lässt. Das Ganze kostet 155 Euro Aufpreis.

Ein weiteres Gimmick ist der Wendeladeboden, der den hinteren Teil der Gepäckraumfläche einnimmt. Seine Oberseite ist in Velour-Teppichboden gehalten, die Rückseite als robuste, wasserdichte Schmutzwanne ausgeführt – der Platz für Nasses und Schmutziges. In den Wendeladeboden sind praktischerweise zwei seitliche Griffe integriert, so dass man die nassen Schuhe – oder auch den Einkauf direkt wie mit einem großen Tablett ins Haus tragen kann.

Insgesamt ist das Laderaumkonzept des A4 Avant sehr durchdacht, praktisch und sicher – der Nutzer sollte also vor nicht allzu große Probleme gestellt sein, wenn er seine Ladung gemäß UVV-Richtlinien verstauen muss. Womit wir bei der Sicherheit wären. Mit allen erdenklichen Airbags ausgestattet (außer Kniearbag), hielten in den A4 auch die aktiven Sicherheitssysteme aus höheren klassen Einzug – wie etwa der Tempomat mit Abstandskontrolle, Spurwechsel- und Toter-Winkel-Assistent. Auch das ESP (Serie) wurde weiterentwickelt und lässt sich teilweise abschalten; zudem ist es für den Hängerbetrieb ausgelegt, indem es eventuelles Pendeln ausgleicht. In diese Kategorie könnte man auch die elektromechanische Parkbremse einstufen, die sich nicht automatisch löst, wenn man nicht angeschnallt ist.

41,57 Cent je Kilometer

Wie schon erwähnt waren wir mit den Fahrleistungen und dem Fahrkomfort des Motors sehr zufrieden, und auch der Bordcomputer zeigte Verbrauchswerte, die Gutes erahnen ließen. Und so kam es auch: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,83 Liter je 100 Kilometer kann sich der A4 Avant durchaus sehen lassen. Wobei die Verbrauchs-Schere nicht allzu weit auseinanderklaffte: Als Minimum verzeichnet das Fahrtenbuch einen Verbrauch von 6,5, als Maximum 7,3 Liter. Somit ergaben sich Reichweiten von mehr als

SERVICELEITFADEN:
Audi A4 Avant 2,0 TDI Ambiente, 143 PS, Schaltgetriebe (Laufzeit:160.000 km/36 Monate)

Arbeiten	Intervalle	An-zahl	Einhei-ten	Einzel-zeit/h	Einzel Preis	Gesamt Zeit/h	Gesamt Preis	Gesamtpreis Arbeitszeit	Preis ins-gesamt
Service nach Intervallanzeige	alle 30.000 km/ 2 Jahre	3	x	1,10	76,95 €	3,30		253,94 €	253,94 €
benötigte Ersatzteile									
Motorölfilter		3	x		8,65 €		25,95 €		25,95 €
Motoröl		15	l		20,15 €		302,25 €		302,25 €
Serv. n. Anzeige alle 60.000km	alle 60.000 km/ 4 Jahre	2	x	1,30	76,95 €	2,60		200,07 €	200,07 €
benötigte Ersatzteile									
Motorölfilter		2	x		8,65 €		17,30 €		17,30 €
Motoröl		10	l		20,15 €		201,50 €		201,50 €
Aschemassenabgleich	Erstmals 150.000km, danach alle 30.000 km	1	x	0,20	76,95 €	0,20		15,39 €	15,39 €
benötigte Ersatzteile									
Innenraumfilter(-satz) erneuern	alle 30.000 km/ 2 Jahre	5	x	0,10	76,95 €	0,50		38,47 €	38,47 €
benötigte Ersatzteile									
Innenraumfilter(-satz)		5	x		13,15 €		65,75 €		65,75 €
Kraftstoffilter erneuern	alle 60.000 km	2	x	0,40	76,95 €	0,80		61,56 €	61,56 €
benötigte Ersatzteile									
Kraftstoffilter		2	x		23,40 €		46,80 €		46,80 €
Luftfiltereinsatz/alle erneuern	alle 90.000 km	1	x	0,20	76,95 €	0,20		15,39 €	15,39 €
benötigte Ersatzteile									
Luftfiltereinsatz/alle		1	x		19,50 €		19,50 €		19,50 €
Ölservice nach Intervallanzeige	alle 15.000 km/ 1 Jahr	5	x	0,50	76,95 €	2,50		192,38 €	192,38 €
benötigte Ersatzteile									
Motorölfilter		5	x		8,65 €		43,25 €		43,25 €
Motoröl		25	l		20,15 €		503,75 €		503,75 €
Bremsflüssigkeit erneuern	1. n. 3 J., dann alle 2 J.	1	x	0,50	76,95 €	0,50		38,47 €	38,47 €
benötigte Ersatzteile									
Bremsflüssigkeit		1	l		9,80 €		9,80 €		9,80 €
Gesamtsumme							1.235,85 €	815,67 €	2.051,52 €

*1 Service-/Mengeneinheit bis 160.000 km; *2 Ersatzteile/Flüssigkeiten

Quelle: AuDaCon

BETRIEBSKOSTEN:
Audi A4 Avant

Fabrikat / Modell:	Audi A4 Avant 2,0 TDI Ambiente	
KW/PS	105/143	
Kraftstoff:	Diesel	
Verbrauch auf 100 km:	6,83	
Laufleistung jährlich:	28.000	
kalkulatorische Daten:		
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	13.753,99	11.593,07
Nachlass in %:	8,00%	8,00%
Vollservice netto €:	74,22	71,97
Versicherung €:	231,29	231,29
Reifenverschleiß €:	25,52	28,71
UPE incl. Ausstattung €:	29.201,68	29.201,68
Nachlass in €:	2.336,13	2.336,13
EK netto €:	26.865,55	26.865,55
Restwert in %:	47,10%	39,70%
Gesamtlaufleistung:	84.000	112.000
Zinsen:	8,50%	8,50%
monatliche Kosten in €:		
Leasingrate / Afa / Zinsen:	507,73	455,33
Versicherungskosten:	231,29	231,29
KFZ-Steuer:	19,00	19,00
Kraftstoffkosten:	141,84	141,84
Vollservice:	74,22	71,97
Reifenverschleiß:	25,52	28,71
Verwaltungskosten:	12,78	12,78
sonstige Kosten:	12,07	9,05
Kosten pro Monat:	1.024,45	969,97
Kosten je Km:	0,439	0,416
Kosten gesamt:	36.880,10	46.558,70

INTERVIEW:
„Auf hohem Niveau" – Fragen an Armin Villinger, Leiter Verkauf an Groß- und Direktkunden

bfp: Welches ist die im Firmenkundenmarkt meist verkaufte Motorisierung? Welche Ausstattungsvariante?
Villinger: Die Audi-Firmenkunden bevorzugen deutlich den modernen und durchzugsstarken 2,0 TDI mit Common-Rail-Technologie im A4 Avant. Dieser ist als 88 kW-, 105 kW- und 125 kW-Variante erhältlich. Zusätzlich bieten wir noch den 2,0 TDI e mit 100 kW und einem CO_2-Wert von 129 Gramm an.

bfp: Erkennen Sie einen Trend zum Downsizing (von A6 Avant auf A4 Avant)?
Villinger: Einen Trend, dass vermehrt Kunden vom A6 Avant auf den A4 Avant umsteigen, können wir nicht feststellen. Beide Modelle liegen aktuell in den Neuzulassungen (Relevanter Flottenmarkt, Fuhrpark ab 10) deutlich vor den Wettbewerbern und auf ähnlich hohem Niveau im Vergleich zum Vorjahr.

bfp: Wie viele Kunden sind auf das e-Modell umgestiegen?
Villinger: Seit Ende Mai bieten wir unseren Kunden das e-Modell im Audi A4 Avant an. In den vergangenen zwei Monaten hat sich die sehr effiziente Variante des 2,0 TDI-Motors bei unseren Kunden wachsender Beliebtheit erfreut.

820 Kilometer. Natürlich erreicht der Motor die Abgasnorm Euro 5 und ist serienmäßig mit Partikelfilter ausgerüstet.

Dass unter dem Strich doch nur Kilometerkosten von 41,57 Cent zu Buche stehen liegt zum einen an der niedrigen Jahresfahrleistung von 28.000 Kilometern, andererseits an dem recht üppigen Einstandspreis. Denn zum Grundpreis von 28.571 Euro addieren sich noch Extras von 9.000 Euro, was einen Endpreis von rund 37.000 Euro netto ergibt.

Fazit: Unter dem Strich hat der A4 Avant gezeigt, warum er in Fuhrparks so beliebt ist. Sparsam, praktisch, sicher und übersichtlich sind Adjektive, die gewerbliche Kunden ansprechen. Und letztlich stimmt auch das Image.

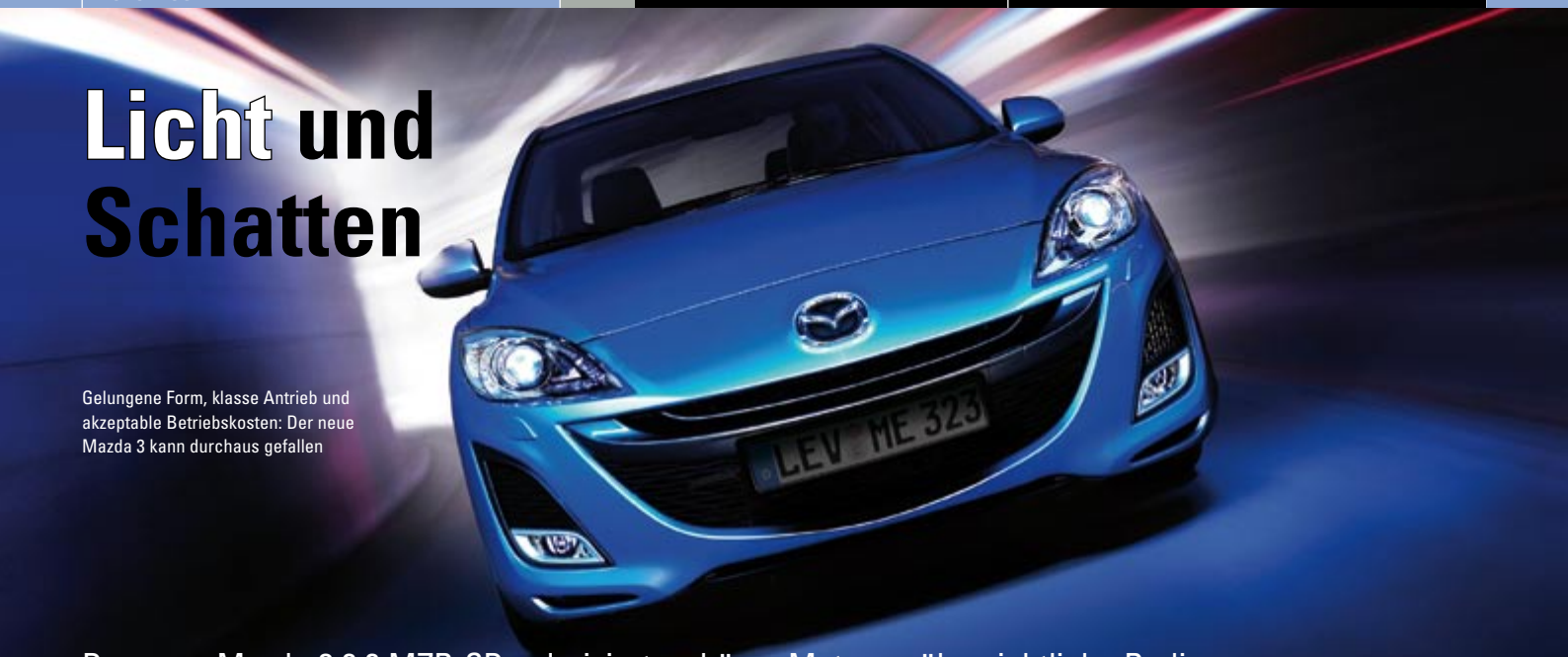
Hans-Joachim Mag

PLUS
+ Angenehmer Reisewagen
+ Sehr leise
+ Geringer Verbrauch
+ Komplette Sicherheitsausstattung

MINUS
– Lange Aufpreisliste
– Fondsitze unbequem
– Bezüge wirken etwas billig

WAS UNS SONST NOCH AUFGEFALLEN IST
- Der Warnblinkerschalter sitzt neben dem Monitor etwas ungewohnt
- Sehr praktisch für Vielreisende: Die Türtaschen fassen 1,5-Liter-Flaschen
- Keine nervigen Klingeltöne

Licht und Schatten



Gelungene Form, klasse Antrieb und akzeptable Betriebskosten: Der neue Mazda 3 kann durchaus gefallen

Der neue Mazda 3 2,2 MZR-CD polarisiert: schöner Motor, unübersichtliche Bedienung.

Seit Jahren tummelt sich Mazda im Flottenmarkt. Mit dem Mittelklasse-Modell Mazda 6, dem Van „5“ und dem kompakten „3er“ deckt die Marke die großen Segmente ab, kann mit dem Pickup BT50 auch ausgefallene Wünsche bedienen. Und gerade in den vergangenen Wochen und Monaten herrscht zusätzlich frischer Wind in der Flottenvertriebsorganisation: Mit René Bock gibt es einen neuen Leiter, zudem erklärte man das Remarketing zu einer der Aufgaben der Abteilung.

Nahezu gleichzeitig schickt man mit der Neuauflage des Mazda 3 einen der Besteller auf Kundenfang. Es gibt ihn als Fünf- und Viertürer sowie in vier Ausstattungsstufen, wobei allerdings nicht jede mit einem der zwei Benzinmotoren und drei Dieselversionen kombiniert werden kann. Bei den für Vielfahrer interessanten Dieseln dürfte neben dem 1,6-Liter, der allerdings nur die Euro-4-Norm schafft, der 2,2 MZR-CD mit 150 PS im Mittelpunkt stehen. Es gibt ihn zwar noch mit 185 PS, doch das dürfte zu viel des Guten sein.

Betriebskosten:		
Fabrikat / Modell:	Mazda 3 2,2 MZR-CD DPF High-Line	
Laufleistung jährlich:	40.000	
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	7.064,88	5.751,93
UPE incl. Ausstattung €:	20.840,34	20.840,34
Kosten pro Monat:	1.034,27	968,71
Kosten je Km:	0,310	0,291
Kosten gesamt:	37.233,71	46.498,03

Wir fuhren also den mittleren der drei, für den es nur die High-Line-Ausstattung gibt, welche aber wichtige Features wie Einparkhilfe hinten, Spurwechselassistent und Klimaautomatik enthält. Als Extras werden angeboten: eine Bose-Soundanlage für 930 Euro und ein Navigationssystem für 720 Euro.

Vorzüglicher Motor

So gerüstet begaben wir uns auf die ersten Kilometer und lernten schnell die vorzügliche Kraftentfaltung des Motors zu schätzen. Willig nimmt er Gas an dreht freudig hoch und ist dennoch im Innenraum kaum zu hören oder zu spüren. Ganz klar: Der Motor gehört zum Besten, was man derzeit in dieser PS-Klasse kaufen kann. In Verbindung mit dem sportlichen, aber nicht unkomfortabel ausgelegten Fahrwerk und der agilen Lenkung erwies sich der „Dreier“ als angenehm fahraktives Auto.

Doch die Freude über den tollen Motor wurde teilweise von der sehr unübersichtlichen Bedienung und der Anordnung von Tasten und der beiden(!) Bildschirme überdeckt. Der schmale rechte zeigt Radio- und Klimaeinstellungen an, der nur wenig größere links die Karte und die Navigationsanweisungen. Wobei man das Ablesen der Karte während der Fahrt getrost vergessen kann, denn er ist viel zu klein. Auch dauert es lange, bis man die wichtigsten Funktionen gefunden hat, da das System nicht intuitiv bedienbar ist.

Die Sitzposition hinter dem Volant hingegen ist variabel einstellbar, die Sitze genügen den Ansprüchen, wenn man davon absieht, dass eine Lordosenstütze fehlt. Auch gibt es keinen Halter für Flaschen größer 0,5 Liter. Immerhin lassen sich die hinteren Sitzlehnen flugs umlegen und offerieren einen Gepäckraum von 1.360 Liter, mit dem sich schon einiges transportieren lässt. Das nötige Trenngitter kostet 192 Euro Aufpreis. Der UVV wird mit sechs Zurrpunkten genüge getan.

29,06 Cent je Kilometer

Ein Mindest-Preis von 24.800 Euro für den 2,2-Liter-Diesel legt die Hürden freilich recht hoch, auch wenn die üppige Ausstattung, der es bis auf das Trenngitter kaum etwas hinzuzufügen gibt, über manches hinweg trösten mag. Leider outete sich der schöne Dieselmotor nicht gerade als Sparstrumpf und verkonsumierte während unserer Fahrten im Schnitt 6,8 Liter auf 100 Kilometer, was 1,4 Liter über den Herstellerangaben liegt; immerhin ist er nach Euro 5 emissionsarm.

Die Wartungsintervalle liegen bei 20.000 Kilometer beziehungsweise einmal jährlich, die Garantiezeiten im üblichen Rahmen. Insgesamt kamen wir auf Kilometerkosten von 29,06 Cent, was ein wenig oberhalb der Konkurrenz liegt (siehe Betriebskosten Ausgabe 7/8). Was aber angesichts des ausstattungsbedingt hohen Einstiegspreises nicht anders zu erwarten war.

Hans-Joachim Mag

Welcome back

Audi A4 auf spanisch: Seat kehrt mit dem Exeo in die Mittelklasse zurück – und sicher auch zu den Flottenkunden.

Mit dem Exeo möchte Seat wieder ein etwas gewichtigeres Wörtchen im Flottenmarkt mitreden.

Seat ist zurück. Die spanische VW-Tochter, die in den vergangenen Jahren ihr Wohl in der Nische suchte und bezahlbare, sportliche und extravagante Autos anbot, hat nun wieder eine klassische Mittelklasse-Limousine im Portfolio. „Exeo“ wurde das Fahrzeug getauft - eine Ableitung des lateinischen Wortes „exire“, was so viel bedeutet wie „hinausgehen“. Für Seat symbolisiert er den Aufbruch in ein neu entdecktes Segment und letztendlich auch in eine neue Ära; für den Fuhrparkmarkt bedeutet er vor allem: Rückkehr. Zumal mit dem ST nun auch wieder ein klassischer Kombi im Angebot steht.

Bei der Konzipierung des Exeo griff man in den Konzern-Baukasten und bediente sich der Plattform des alten Audi A4, was ja erst einmal nichts Nachteiliges ist. In der Tat fühlt man sich ein wenig an den erfolgreichen Ingolstädter erinnert, und der Exeo hinterließ einen durchaus soliden Eindruck, ohne freilich mit Premium-Qualitäten zu brillieren. Vielmehr besinnt sich die Marke auf ihre Zielgruppe: bezahlbare Autos für die Masse.

Da geht es im Innern eher schlicht zu, worunter die Verarbeitungs- und Materialqualität allerdings nicht gelitten hat. Schalter und Bedienelemente finden sich dort, wo sie hingehören, die Bedienung von Klimaautomatik und Radio/CD gelingt intuitiv; auf Sperenzchen wird verzichtet. Damit kann man leben, zumal im Fuhrparkeinsatz.

Entgegen unserer Gewohnheit, die Dieselmotoren (angeboten wird der 2,0 TDI mit 143 sowie 170 PS) zu begutachten, fiel unser Blick diesmal auf den 110 kW (150 PS) starken mittleren Benziner namens 1,8T. Und unsere Benziner-Abstinenz führt flugs dazu, dass wir schnell die sechs Gänge des flüssig schaltbaren Getriebes durchschalteten und uns ob der Drehzahlschwäche des Motors wunderten. Damit tut man dem Turbo freilich ein wenig unrecht, er will halt ein wenig mehr gebeten werden als der vergleichbare Diesel; allein bei voller Besetzung der fünf Plätze wirkt er ein wenig schlapp. Ansonsten schnurrt er ruhig und entwickelt seine Kräfte schön gleichmäßig.

Durstiger Benziner

Das Fahrwerk erledigt seine Aufgaben unaufgeregt und souverän, ohne die Weichheit des Komforts oder die Härte des Sportlichen übermäßig zu betonen. Die Ausstattung „Sport“ bezeichnet die höchste der drei Stufen und einen Einstiegspreis von 21.500 Euro netto; allein der 2,0-TSFI und die beiden 2,0-TDI-Versionen sind teurer. Sie enthält alle wesentlichen Sicherheitsfeatures, die man in der Mittelklasse erwarten darf plus einer Reifendruckkontrollanzeige.

Hinter dem Volant fühlt man sich schnell wohl, die Bedienung gestaltet sich wie im VW-Konzern üblich übersichtlich und intuitiv, so dass sich hier keine nennenswerte Schwäche ergeben. Nötig dürfte hingegen eine Sitzprobe sein, denn das vordere Gestühl wird versehen mit hohen Seitenwangen, die schnell unangenehm in die Seiten drücken, aber auch vortrefflichen Seitenhalt geben können. Wie so oft stützt die dort eingebaute Lordosenstütze dieselbe nicht ausreichend.

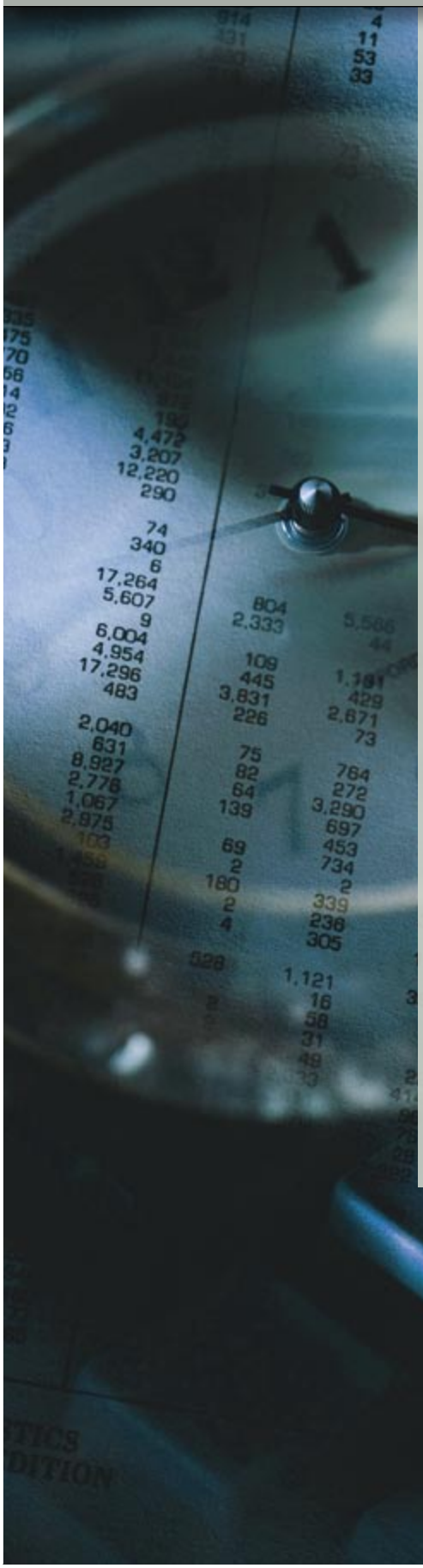
Ein wenig nacharbeiten sollte Seat in Sachen Umwelt und Verbrauch. Zwar sind für den 1,8T 7,9 Liter Durchschnittskonsum angegeben, trotz nicht allzu forscher Fahrweise kamen wir indes auf 10,0 Liter. Dennoch summierten sich die Einzelkostenblöcke zu Kilometerkosten von 34,87 Cent (48 Monate/160.000 km), was durchaus nicht zuviel ist.

Fazit: Seat tritt mit dem Exeo ein viel versprechendes Erbe an. Wir sind gespannt auf den Kombis namens ST.

Hans-Joachim Mag

Betriebskosten:		
Fabrikat / Modell:	Seat Exeo 1,8T Sport	
Laufleistung jährlich:	40.000	
kalkulatorische Daten:		
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	5.764,06	4.360,82
UPE incl. Ausstattung €:	21.588,24	21.588,24
Kosten pro Monat:	1.239,89	1.162,24
Kosten je Km:	0,372	0,349
Kosten gesamt:	44.636,15	55.787,63

So viel sollte Ihr Fahrzeug kosten



Superb und Sonata überraschen

Ähnlich wie in der automobilen Mittelklasse stellt Škoda in der oberen Mittelklasse das günstigste Fahrzeug: Der Superb 2,0 TDI mit 170 PS fährt mit 31,97 Cent je Kilometer der Konkurrenz davon. Ungewöhnlicherweise fährt diese stärkere Zwei-Liter-Variante sogar günstiger als diejenige mit 140 PS, die 32,51 Cent kostet – vor allem wegen der günstigeren Ausstattung. Gleiches gilt übrigens für den 2,0 TDI im Audi A6: Mit 34,41 Cent fährt die 170-PS-Variante günstiger als die mit 140 PS (35,17 Cent).

Doch wir haben die Überraschung übersprungen: Der Hyundai Sonata 2,0 CRDi (150 PS) schafft Kilometerkosten von 33,04 Cent! Da kommen weder Audi noch BMW mit, wobei der günstigste Bayer, der 520d (177 PS) auf 38,61 Cent kommt. Noch teurer ist der Mercedes E 220 CDI (170 PS) mit 39,39 Cent. Dazwischen mogelt sich auch noch der Volvo S80 1,6D (109 PS) mit sehr guten 32,41 Cent.

In der Drei-Liter-Liga für die höheren Ränge ist das Feld der Anwärter schon kleiner: Hier hat der Audi A6 3,0 TDI (240 PS) mit 43,99 Cent die Nase vorn, gefolgt vom BMW 530d (235 PS) mit 46,48 Cent und dem E 350 CDI (231 PS) mit 49,12 Cent.

Seit der Januar-Ausgabe 2003 von bfp fuhrpark+management finden Sie nur noch die Ergebnisse der Betriebskosten-Berechnung an gewohnter Stelle. Der komplette Datensatz – also die Fahrzeugdaten und die zugrunde gelegten Kosten – können Sie sich auf unserer Homepage www.fuhrpark.de als PDF-Datei herunterladen.

Was die Daten aussagen

Preis: Der Preis ist die unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers ohne Mehrwertsteuer in Euro. Handelsübliche Nachlässe ohne Rahmenverträge wurden berücksichtigt.

Wertverlust: Für die Berechnung der Fahrzeugkosten wird der Wertverlust des Fahrzeuges zugrunde gelegt, nicht die Abschreibung, um Kauf- wie auch Leasingfahrzeuge in der Kostenberechnung erfassen zu können. Als Quelle dienen die Restwertprognosen von EurotaxSchwacke.

Finanzierung: Bei der Zinsberechnung wird ein durchschnittlicher Zinssatz von 8,5 Prozent kalkuliert.

Kraftstoff: Als Berechnungsgrundlage dient ein bundesweit errechneter Durchschnitt der Netto-Preise (Diesel: 0,93 €, Super: 1,15 €, SuperPlus: 1,23 €). Der Durchschnittsverbrauch basiert auf Angaben von automobile konzepte e.V..

Laufzeit/Laufleistung: Die Berechnungen basieren auf einer Laufleistung von 40.000 Kilometern im Jahr bei zwei Laufzeiten: 36 und 48 Monate.

Servicerate: Die der Berechnung zugrunde gelegten Wartungs- und Reparaturkosten basieren auf Angaben von automobile konzepte e.V. und schließen Reifenersatz nicht ein.

Reifen: Berechnungsgrundlage ist eine Laufleistung von 50.000 Kilometern für Sommerreifen sowie für einen Reifen der durchschnittlichen Preisklasse. Winterreifenumrüstung wurde nicht in die Kalkulation aufgenommen.

Versicherung: Bei den Versicherungskosten wird die Haftpflicht (KH) mit 85 Prozent und die Vollkasko (VK) mit 85 Prozent (Zulassung Hannover Stadt) angesetzt. Für die Haftpflicht-Versicherung gilt unbegrenzte Deckung, für die Teilkasko 150 Euro Selbstbeteiligung und für die Vollkasko 500 Euro Selbstbeteiligung. Als Kalkulationsgrundlage werden die Tarife von 78 Versicherungen herangezogen und ein Mittelwert errechnet. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass in vielen Fuhrparks das Stückprämien-Modell Geltung hat, wurden Diesel und Benziner in der Berechnung gleich gestellt. Sollte dies in Ihrem Fuhrpark nicht der Fall sein, neigt sich das Pendel weiter zugunsten des Dieselmotors.

Kfz-Steuer: Steuerbefreiung Euro 4, Euro 5 sowie Steuererhöhung ab 1.1.2004 sind in der Kalkulation mit eingerechnet.

Verwaltungskosten: Als Pauschale für die Verwaltungskosten im eigenen Hause oder bei einem externen Dienstleister werden 12,78 Euro je Auto und Monat inklusive einer Fahrzeugwäsche im Wert von 4,25 Euro angesetzt.

Sonstiges: Zulassungs- und Überführungskosten werden auf die Laufzeit verteilt.

Fabrikat / Modell:	Audi A6 2,0 TFSI		Audi A6 2,8 FSI		Audi A6 3,0 TFSI quattro tiptronic		Audi A6 2,0 TDI DPF multitronic		Audi A6 2,0 TDI DPF	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.358,49	1.272,27	1.453,67	1.356,62	1.787,54	1.663,53	1.258,22	1.172,48	1.229,74	1.146,99
Kosten je Km:	0,408	0,382	0,436	0,407	0,536	0,499	0,377	0,352	0,369	0,344
Kosten gesamt:	48.905,59	61.069,12	52.332,12	65.117,65	64.351,41	79.849,60	45.296,00	56.279,27	44.270,80	55.055,30

Fabrikat / Modell:	Audi A6 2,7 TDI DPF		Audi A6 3,0 TDI DPF quattro		BMW 523i		BMW 525i		BMW 530i	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.363,36	1.271,45	1.571,86	1.466,35	1.479,13	1.390,69	1.546,94	1.452,14	1.703,46	1.598,38
Kosten je Km:	0,409	0,381	0,472	0,440	0,444	0,417	0,464	0,436	0,511	0,480
Kosten gesamt:	49.080,84	61.029,60	56.587,08	70.384,69	53.248,63	66.753,34	55.689,99	69.702,95	61.324,60	76.722,27

Fabrikat / Modell:	BMW 520d		BMW 525d		BMW 530d		BMW 535d Autom.		Chrysler 300 C 5,7 Automatik	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.374,53	1.287,07	1.495,38	1.402,13	1.648,70	1.549,42	1.817,63	1.697,94	2.278,67	2.098,36
Kosten je Km:	0,412	0,386	0,449	0,421	0,495	0,465	0,545	0,509	0,684	0,630
Kosten gesamt:	49.483,05	61.779,57	53.833,55	67.302,43	59.353,17	74.372,25	65.434,81	81.501,16	82.032,07	100.721,11

Fabrikat / Modell:	Chrysler 300 C SRT8 6,1 Automatik		Chrysler C 3,0 CRD DPF Automatik		Citroën C6 HDI 170 Biturbo FAP Autom.		Hyundai Sonata 2,0 Classic		Hyundai Sonata 3,3 V6 Comfort	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	2.560,46	2.363,28	1.729,04	1.606,68	1.782,27	1.622,90	1.264,80	1.190,32	1.532,21	1.442,98
Kosten je Km:	0,768	0,709	0,519	0,482	0,535	0,487	0,379	0,357	0,460	0,433
Kosten gesamt:	92.176,68	113.437,37	62.245,30	77.120,71	64.161,72	77.899,22	45.532,89	57.135,35	55.159,56	69.263,17

Fabrikat / Modell:	Hyundai Sonata 2,0 CRDi Classic		Jaguar XF Type 3,0 V6 Premium Luxury		Jaguar XF Type 3,0 V6 Diesel Luxury		Jaguar XF Type 3,0 V6 Diesel Luxury		Lancia Thesis 2,4 Multijet DPF Comfotronic Emblema	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.174,32	1.101,32	2.021,66	1.886,95	1.677,34	1.572,09	1.791,71	1.680,18	1.809,13	1.660,95
Kosten je Km:	0,352	0,330	0,606	0,566	0,503	0,472	0,538	0,504	0,543	0,498
Kosten gesamt:	42.275,47	52.863,58	72.779,81	90.573,61	60.384,41	75.460,20	64.501,55	80.648,85	65.128,67	79.725,76

Fabrikat / Modell:	Lexus IS 250		Lexus IS 220d		Lexus GS 300		Mercedes Benz E 250 CGI Blue Efficiency		Mercedes Benz E 350 4 Matic 7G Tronic	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.478,98	1.392,69	1.228,31	1.160,40	1.805,65	1.683,73	1.617,79	1.496,33	1.979,13	1.835,53
Kosten je Km:	0,444	0,418	0,368	0,348	0,542	0,505	0,485	0,449	0,594	0,551
Kosten gesamt:	53.243,18	66.849,29	44.219,18	55.699,17	65.003,57	80.818,86	58.240,48	71.824,01	71.248,58	88.105,41

Fabrikat / Modell:	Mercedes Benz E 220 CDI Blue Efficiency		Mercedes Benz E 250 CDI Blue Efficiency		Mercedes Benz E 350 CDI Blue Efficiency		Peugeot 607 V6 HDI 205 Platinum		Renault Vel Satis 3,5 V6 Initiale	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.414,80	1.312,88	1.521,29	1.413,82	1.768,52	1.637,38	1.760,65	1.629,95	2.092,80	1.929,14
Kosten je Km:	0,424	0,394	0,456	0,424	0,531	0,491	0,528	0,489	0,628	0,579
Kosten gesamt:	50.932,95	63.018,32	54.766,39	67.863,13	63.666,64	78.594,06	63.383,41	78.237,36	75.340,89	92.598,64

Fabrikat / Modell:	Renault Vel Satis 2,0 dCi FAP Initiale		Renault Vel Satis 3,0 dCi Initiale		Saab 9-5 2,0t Linear		Saab 9-5 2,3t Linear		Saab 9-5 1,9 TiD Linear	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.697,07	1.554,65	1.887,39	1.727,19	1.439,19	1.337,65	1.585,47	1.477,05	1.359,68	1.257,50
Kosten je Km:	0,509	0,466	0,566	0,518	0,432	0,401	0,476	0,443	0,408	0,377
Kosten gesamt:	61.094,39	74.623,30	67.945,87	82.904,88	51.810,97	64.207,43	57.076,87	70.898,60	48.948,55	60.360,12

Fabrikat / Modell:	Škoda Superb 1,8 TSI Elegance		Škoda Superb 3,6 V6 4x4 DSG Ambition		Škoda Superb 2,0 TDI PD Elegance		Škoda Superb 2,0 TDI CR Ambition		Volvo S80 2,0 Kinetic	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.292,33	1.201,40	1.518,84	1.421,32	1.160,15	1.083,83	1.136,78	1.065,60	1.442,11	1.346,72
Kosten je Km:	0,388	0,360	0,456	0,426	0,348	0,325	0,341	0,320	0,433	0,404
Kosten gesamt:	46.523,74	57.667,06	54.678,38	68.223,17	41.765,28	52.023,97	40.924,25	51.148,83	51.915,90	64.642,53

Fabrikat / Modell:	Volvo S80 2,5t Kinetic		Volvo S80 3,2 Kinetic Autom.		Volvo S80 T6 AWD Momentum Autom.		Volvo S80 V8 AWD Autom.		Volvo S80 1,6D DRIVe Kinetic	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.564,29	1.455,00	1.734,04	1.613,17	2.033,24	1.894,10	2.326,52	2.150,31	1.170,64	1.080,23
Kosten je Km:	0,469	0,436	0,520	0,484	0,610	0,568	0,698	0,645	0,351	0,324
Kosten gesamt:	56.314,56	69.839,97	62.425,44	77.432,23	73.196,53	90.916,89	83.754,81	103.215,04	42.142,94	51.851,08

Fabrikat / Modell:	Volvo S80 2,0 D Kinetic		Volvo S80 2,4D Kinetic		Volvo S80 D5 AWD Kinetic Autom.		VW Passat 3,2 V6 FSI 4 Motion DSG Sportline		VW Passat 3,5 V6 FSI 4 Motion DSG R 36	
Laufzeit (Monate) bei 40.000 km/Jahr	36	48	36	48	36	48	36	48	36	48
Kosten pro Monat:	1.324,05	1.227,42	1.375,29	1.268,31	1.562,86	1.440,13	1.675,72	1.552,97	1.848,57	1.700,26
Kosten je Km:	0,397	0,368	0,413	0,380	0,469	0,432	0,503	0,466	0,555	0,510
Kosten gesamt:	47.665,91	58.916,23	49.510,47	60.878,97	56.263,00	69.126,28	60.325,84	74.542,61	66.548,45	81.612,68

Betriebskosten Obere Mittelklasse

Die vollständigen Tabellen finden Sie zum Download unter: www.fuhrpark.de

Vorschau 11-2009

DER MARKT:

- Dataforce: Die Flottenzulassungen im dritten Quartal

FUHRPARKMANAGEMENT:

- Fahrzeugrückgabe und Gebrauchtwagenmanagement: Ein Blick hinter die Kulissen
- Marktübersicht: Fuhrparkmanagement-Software

FOKUS:

- Glasschäden und Fahrzeugaufbereitung

AUTOS:

- Neue Autos: Opel Astra und VW Golf Variant
- Betriebskosten: Luxusklasse

Aktuelle Nachrichten, Downloads, Filme und Interviews als Ergänzung zum monatlichen Heft finden Sie unter:

www.fuhrpark.de

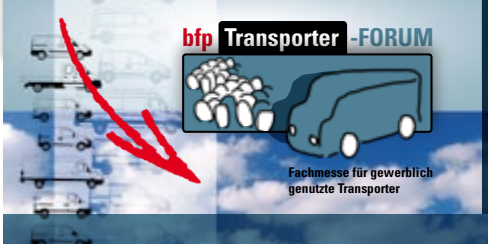
Diese Bewertungsskala gilt für alle Restwert-betrachtungen der vorangegangenen Seiten!

Restwertbewertung*:

6:	sehr gut	3:	ausreichend
5:	gut	2:	mangelhaft
4:	befriedigend	1:	ungenügend

* ungewichteter Klassendurchschnitt, Quelle: Bähr & Fess Forecasts GmbH, Saarbrücken

„Die Fachmesse mit Drive“



Das erste Transporter-FORUM
am 28. und 29. Oktober 2009
in den neuen Hallen am Nürburgring

Ausstellung, Vorträge, Workshops
Weitere Infos unter **transporter-forum.de**
oder **Hotline 06131/62776-16**

www.raumloesungen.de
Container · Raummodule · Hallensysteme

Impressum

bfp fuhrpark + management FUHRPARK.DE

ist das unabhängige Fachmagazin für Fuhrparkbetreiber.

bfp unterstützt Fahrzeugflottenbetreiber mit Informationen über Pkw/Transporter, Fuhrparkmanagement, Leasing, Versicherung, mobile Kommunikation und Telematik.

REDAKTION:
Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Rheinallee 193, 55120 Mainz
Hans-Joachim Mag (Chefredakteur), Telefon 06131 62776-11
mag@fuhrpark.de
Frank Jung, Telefon 06131 62776-12, jung@fuhrpark.de
Telefax 06131 62776-20
www.fuhrpark.de, info@fuhrpark.de

EVENTS:
Sabine Janssen, Telefon 06131 62776-13, janssen@fuhrpark.de
Hubert Laininger, Telefon 06131 62776-14, laininger@fuhrpark.de

HERAUSGEBER & VERLAG:
Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Hans-Böckler-Allee 7, 30173 Hannover
Telefon 0511 8550-0, Telefax 0511 8550-26 00
Postanschrift: 30130 Hannover
www.schluetersche.de

VERLAGSLEITUNG: Klaus Krause

VERLAGSBEREICH KFZ-MEDIEN

VERLAGSBEREICHSLEITUNG:
Eckhard Schulte, Telefon 0511 8550-2610, schulte@schluetersche.de

ANZEIGENLEITUNG:
Marion Bäre, Telefon 0511 8550-2645, baere@schluetersche.de

ANZEIGENVERKAUF:
Gitta Lemke, Telefon 0511 8550-2648, lemke@schluetersche.de
Tanja Ehlerding, Telefon 0511 8550-2647, ehlerding@schluetersche.de
Christian Welc, Telefon 0511 8550-2643, welc@schluetersche.de

DRUCKUNTERLAGEN:
anzeigendaten-bfp@schluetersche.de
Tel. 0511 8550-2625, Fax 0511 8550-2401

PRODUCING: Tom Kaldewey

VERTRIEB/ABONNEMENT-SERVICE:
Telefon 0511 8550-2636, Telefax 0511 8550-2405
vertrieb@schluetersche.de

ERSCHEINUNGSWEISE: 10 x jährlich

BEZUGSPREISE:
Inland: jährlich € 30,– inkl. Versandgebühren, inkl. MwSt.
Ausland: jährlich € 30,– zuzüglich € 21,– Versandgebühren
Einzelheft € 4,– inkl. MwSt. zuzüglich Versandgebühren
(EU-Steuerregelung wird berücksichtigt)

BANKVERBINDUNG:
Sparkasse Hannover (BLZ 250 501 80), Kto. 101 99 00

GERICHTSSTAND UND ERFÜLLUNGSORT: Hannover

DRUCK:
CW Niemeyer Druck GmbH, Böcklerstraße 13, 31789 Hameln/Wangelist

Derzeit gültige Preisliste: Nr. 27

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet. Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte haftet der Verlag nicht.
Dieser Ausgabe liegt eine Beilage der CITROËN DEUTSCHLAND AG, des humboldt Verlages und eine Information zum Transporter-FORUM bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.

Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern (IVW).

Die Titel des Verlagsbereichs KFZ-Medien im Überblick:

- amz – auto motor zubehör — www.amz.de
- bfp fuhrpark + management — www.fuhrpark.de
- NKWpartner — www.NKWpartner.de

Ausgabe 11-2009

Anzeigenschluss: 12.10.2009
Erscheinungstermin: 03.11.2009

Einsigartig.

TOYOTA

Garantiert nur 1,– €*:
der Technik-Service für den neuen Avensis Diesel mit Automatik.

Im Rahmen unseres attraktiven Full Service Leasings für den neuen Avensis Combi Diesel mit Automatikgetriebe können Sie ab sofort für nur 1,– €* unseren umfangreichen Technik-Service in Anspruch nehmen. Die Leistung umfasst alle vorgeschriebenen Inspektionen wie Hauptuntersuchung, Abgasuntersuchung und Materialkosten. Worauf warten? Wir beraten Sie gerne.

toyota-fuhrpark.de

TOYOTA OPTIMAL DRIVE
Minimise & Maximise

EURO NCAP FOR SAFER CARS
www.euroncap.com
TEST 2009

Offizieller Partner

TOYOTA HBL Handball-Bundesliga

DHB Deutscher Handballbund

Nichts ist unmöglich. Toyota.

Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,7–6,6 l/100 km (innerorts 8,5–8,4 l/außerorts 5,6–5,5 l) bei CO_2-Emissionen von 176–174 g/km nach dem vorgeschriebenen EU-Messverfahren. Abb. zeigt Avensis TEC-Edition.

*Nur bei teilnehmenden Toyota Vertragspartnern. Dieses Angebot gilt nur in Verbindung mit einem Full Service Leasing über den Toyota Geschäftskunden Service in Kooperation mit der ALD: Avensis Combi Sol 2,2-l-D-4D mit 6-Stufen-Automatikgetriebe, Leasingrate 360,78 €, Technik-Service-Rate 1,– €, Gesamtrate 361,78 € exkl. MwSt., zzgl. Überführung und Zulassung, Laufzeit/Laufleistung 36 Monate/20.000 km p.a. Angebot ist gültig bei Zulassung bis zum 31.12.2009.

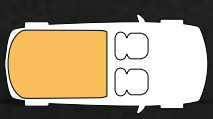
NISSAN

SHIFT_ the way you move

DER QASHQAI+2. DYNAMISCHES DESIGN. MEHR RAUM. DIE CLEVERE KOMBI ALS ALTERNATIVE ZUM KOMBI.

Der QASHQAI+2 mit bis zu 1.520 l Kofferraumvolumen oder Platz für bis zu 7 Personen ▪ als 4x2 oder ALL-MODE 4x4 ▪ vier Motoren: 1.6 l, 84 kW (114 PS), 2.0 l, 104 kW (141 PS), 1.5 l dCi Dieselpartikelfilter, 76 kW (103 PS), 2.0 l dCi Dieselpartikelfilter, 110 kW (150 PS) ▪ Natürlich machen Sie auch im QASHQAI, unserem 5-Sitzer Crossover, überall eine gute Figur.

Weitere Infos unter www.nissan.de oder 0 18 02/11 00 11 (0,06 €/Anruf aus dem Festnetz der Dt. Telekom).



(2 Sitze/1.520 Liter nach VDA)

(5 Sitze/450 Liter nach VDA)

(7 Sitze/130 Liter nach VDA)

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 8,6 bis 5,2; CO_2-Emissionen: kombiniert von 209,0 g/km bis 139,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm) NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.